

ВОЛГО-ДОНСКОЙ СУДОХОДНЫЙ КАНАЛ
ИМЕНИ ЛЕНИНА

ВОЛГО-ДОНСКОЙ СУДОХОДНЫЙ КАНАЛ
ИМЕНИ ЛЕНИНА

---СОДЕРЖАНИЕ---

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ	- стр. 1
ОПИСАНИЕ КАНАЛА	- стр. 5
НАВИГАЦИОННЫЕ УСЛОВИЯ И СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА	- стр. 9
1. Навигационные условия	- стр. 9
2. Судоходная обстановка	- стр. 10
СОСТАВ ФЛОТА, ИСПОЛЬЗУЕМОГО НА КАНАЛЕ	- стр. 11
1. Сведения о классификации судов речного флота	- стр. 11
2. Состав флота в навигацию 1952 года	- стр. 13
3. Пополнение флота	- стр. 16
4. Обеспеченность флотом в навигацию 1953 года	- стр. 30
ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ	- стр. 33
1. Основные направления движения грузов	- стр. 33
2. Основные направления движения пассажиров	- стр. 33
ОБ'ЕМ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПО ВОЛГО-ДОНСКОМУ ПУТИ	- стр. 34
1. Навигация 1952 года	- стр. 34
2. Навигация 1953 года и последующие годы	- стр. 39

ОВ'ЕМ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО ВОЛГО-ДОНСКОМУ ПУТИ	- стр. 30
1. Перевозки в навигацию 1952 года	- стр. 30
2. Перевозки в навигацию 1953 года	- стр. 37
3. Перевозки в навигацию 1954 года	- стр. 48
4. Перевозки в навигацию 1955 года	- стр. 56
5. Общий об'ем перевозок грузов и пассажиров	- стр. 51
ПОРТЫ ВОЛГО-ДОНСКОГО КАНАЛА	- стр. 52
1. Порт Красноармейск	- стр. 52
2. Порт Калач	- стр. 58
3. Порт Цимлянский	- стр. 63
4. Порт Ростов на Дону	- стр. 68
5. Общие примечания к грузообороту портов	- стр. 73
ХАРАКТЕРИСТИКА ОСНОВНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ХОДОВОГО ВЕЗЕНИ СУДОВ	- стр. 74
1. Буксируемые пароходы-плотоводы	- стр. 75
2. Буксируемые теплоходы-плотоводы	- стр. 76
3. Буксируемые теплоходы с баржами	- стр. 77
4. Буксируемые теплоходы с баржами методом толкания	- стр. 78
5. Буксируемые пароходы с баржами	- стр. 79
6. Буксируемые пароходы с баржами методом толкания	- стр. 80
7. Грузовые теплоходы /сухогрузные/	- стр. 81
8. Пассажирские пароходы и теплоходы	- стр. 82
9. Общие примечания к разделу	- стр. 83

СТРУКТУРА РУКОВОДСТВА, ОРГАНИЗАЦИЯ И ПЛАНИРОВАНИЕ	стр. 84
1. Структура руководства	стр. 84
2. Структура управления	стр. 86
3. Организация планирования в системе пароходства	стр. 88
ИСТОЧНИКИ РАЗРАБОТКИ ДОКУМЕНТА ПО ВОЛГО-ДОНСКОМУ КАНАЛУ	стр. 90

ПРИЛОЖЕНИЕ : СХЕМА ВОЛГО-ДОНСКОГО СУДОХОДНОГО КАНАЛА ИМЕНИ ЛЕНИНА

$$\begin{array}{c}
 =+ =+ =+ = \\
 =+ =+ = \\
 =+ = \\
 =-
 \end{array}$$

ВОЛГО-ДОНСКОЙ СУДОХОДНЫЙ КАНАЛ

ИМЕНИ ЛЕНИНА

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Сооружение Волго-Донского судоходного канала имело своей целью соединение глубоководными внутренними путями Балтийского, Белого, Каспийского, Черного и Азовского морей в единую водно-транспортную систему. Наличие Волго-Донского судоходного канала позволит в значительной части переключить перевозки таких важных грузов, как лес и уголь с железной дороги на воду и тем самым удешевить перевозки. А как известно, стоимость перевозок речным транспортом почти в два раза дешевле перевозок железнодорожным транспортом. Кроме этого, необходимо учитывать и стратегическое значение канала, заключающееся в частности в том, что он позволит осуществлять перегон плотовых средств средних размеров внутренними путями, избегая переходов в большом каботаже. К этому следует дополнить, что наряду с сооружением канала намечена также реконструкция Мариинской системы в сторону ее усовершенствования, а также поставлен на повестку дня вопрос о создании глубоководных путей по всей длине Волги или как в С.С.С.Р. это носит название "проблема большой Волги". Особую тревогу вызывает состояние судоходных путей в дельте Волги /ниже Астрахани/ и в северной части Каспийского моря. Дело в том, что в результате понижения уровня Каспийского моря, условия судоходства по Волго-Каспийскому каналу с каждым годом становятся все хуже и хуже, не смотря на большие об'ёмы дноуглубительных работ.

Сближение морей в результате сооружения Волго-Донского судоходного канала можно видеть на основании сопоставления следующих цифровых данных:

Наименование портов и маршрутов	Пути сообщения и расстояния в километрах		
	Большой ка- ботаж	По сети же- лезных дорог	По Волге и искусствен- ным водным путям
Ленинград - Ростов	9075	2003	3930
Архангельск - Ростов	10730	2481	4071
Баку - Одесса	-	2596	2889
Ростов - Астрахань	-	1680	1034
Мурманск - Батуми	9990	4300	5868

27 июля 1952 года Волго-Донской судоходный канал был официально открыт и с этого времени по нему начались регулярные перевозки грузов и пассажиров.

В результате произведенных работ были построены:

1. Волго-Донской судоходный канал длиной 101 километр, в состав которого входят:

- а/ Судоходные шлюзы - 13,
- б/ Насосные станции - 3,
- в/ Плотины и дамбы - 13,
- г/ Водосбросы и водоспуски - 7,
- д/ Аварийно - ремонтные заграждения - 2,
- е/ Мосты и паромные переправы - 8,
- ж/ Приканальная автострада длиной 100 километров,
- з/ Пристани и остановочные пункты.

2. Цимлянский гидроузел, в состав которого входит следующий комплекс сооружений:

- а/ Земляная плотина длиной 12,75 километра,
- б/ Водосливная бетонная плотина длиной 495,5 метра,
- в/ Гидроэлектростанция мощностью 160 тысяч киловатт,
- г/ Судоходные шлюзы - 2,
- д/ Судоходный канал между шлюзами длиной 4,9 километра,
- е/ Аванпорт,
- ж/ Головное ирригационное сооружение,
- з/ Железнодорожный и шоссейный переходы по плотине.

3. Донской магистральный оросительный канал от головного водоразборного сооружения в плотине Цимлянского гидроузла до головного сооружения Нижне-Донского распределительного канала - длиной 27 километров.

4. Нижне-Донской распределительный канал длиной 72,9 километра.

5. Азовский распределительный канал длиной 92,2 километра.

6. Новые железнодорожные линии от Станции Морозовский Сталинградской железной дороги до Цимлянского гидроузла и от Цимлянского гидроузла до Станции Куберле Сталинградской железной дороги. Общая протяженность железнодорожных линий 174 километра.

Не были закончены и продолжаются работы по сооружению в районе Волго-Донского канала системы оросительных каналов, основными из которых являются следующие:

1. Продолжение Донского магистрального канала с отводными каналами протяженностью до станицы Пролетарской.

2. Ергенинский канал с отводными каналами, направляющийся к юго-востоку от Варваровского водохранилища.

3. Чирские оросительные каналы в районе реки Верхний Чир.

ОПИСАНИЕ КАНАЛА.

1. Волго-Донской судоходный канал начинается на Волге около нижней части города Красноармейск под Сталинградом. Вход в канал от Красноармейского затона и дебаркадера пассажирской пристани отделяет полукруглый мыс. У входа в канал установлена статуя Сталина. Сразу же у входа в канал расположены шлюз № 1 с триумфальной аркой. Маяк расположен в конце Сарпинского полуострова, разделяющего Волгу и Красноармейский затон. Сразу же за шлюзом № 1 через канал перекинут автомобильный мост.

2. Примерно на расстоянии двух километров от шлюза № 1 расположен шлюз № 2, а на расстоянии около двух километров от шлюза № 2 расположен шлюз № 3. Эти шлюзы расположены в районе рабочих поселков города Красноармейска. Перед шлюзом № 2 перекинут второй автомобильный мост через канал.

3. На расстоянии около 7 километров от шлюза № 3 расположен шлюз № 4. Между шлюзами № 3 и № 4 расположена паромная переправа через канал. Паром электрический.

4. От шлюза № 4 начинается так называемая "Чапурниковская лестница", представляющая собой крутой подъём на водораздел через шлюзы № 5, № 6, № 7, № 8 и № 9. Шлюзом № 9 заканчивается подъём на водораздел. Шлюзы "Чапурниковской лестницы" расположены очень близко друг от друга и расстояние между каждым шлюзом составляет около 2,5 - 3 километров. Переход порожним теплоходом через "Чапурниковскую лестницу" занимает около двух часов.

5. Следующим после шлюза № 9 сооружением на канале является железнодорожный мост, а после него автомобильный мост. Через железнодорожный мост проходит железнодорожная линия от Сталинграда на Северный Кавказ. Через автомобильный мост проходит с правого берега канала на левый приканальная автострада Сталинград - Красноармейск - Калач.

6. Сразу же за мостами начинается Варваровское водохранилище, проходящее по руслу речки Червлёной. Ширина судоходной части канала в хранилище местами достигает 200 метров и даже больше. В конце Варваровского водохранилища расположен шлюз № 10, от которого начинается спуск к Дону. Участок между шлюзами № 9 и № 10 является местом наивысшего подъёма вод Дона. Насосная станция Варваровского водохранилища расположена на расстоянии 400 - 450 метров в стороне от водохранилища. Воду для питания водохранилища станция гонит по вспомогательному каналу. На Варваровском водохранилище сооружена земляная плотина, пересекающая речку Червлёную. Плотина предназначена для удержания воды, необходимой для питания Волжского склона.

7/. Следующим за Варваровским водохранилищем начинается Береславское водохранилище с плотиной и шлюзом № 11. Шлюз № 11 расположен в конце хранилища, ближе к Дону. Береславское водохранилище питается Мариновской насосной станцией. В районе шлюза № 11 расположена пристань Старый Рогачик. В самом конце водохранилища через канал перекинут автомобильный мост, через который приканальная автострада снова переходит на правый берег канала. За мостом расположен шлюз № 12, а за ним Ивановский железнодорожный мост,

через который проходит железнодорожная линия, связывающая Сталинград с южными районами страны /Украиной и Азово-Черноморьем/.

8. Примерно на расстоянии четырех километров от шлюза № 12 начинается Карповское водохранилище, проходящее по руслу речки Карповки. Начало хранилища защищено дамбами для того, чтобы после штормов, когда вода сильно взбаламучивается, поднятый волнами со дна ил не откладывался на пути судов. Карповское водохранилище отделено от Цимлянского водохранилища плотиной длиной в 4 километра. Насосная станция качает донскую воду прямо через плотину. В конце Карповского водохранилища расположен шлюз № 13. За шлюзом проходит коридор между двумя дамбами. В конце дамб установлены два маяка, указывающих путь в канал судам, идущим с Цимлянского водохранилища. Свет маяков виден за 20 - 25 километров.

9. Общая площадь Варваровского, Береславского и Карповского водохранилищ составляет около 100 квадратных километров. Карповская, Мариновская и Варваровская насосные станции подняли донскую воду на 44 метра на уровне Дона и на 88 метров над уровнем Волги, до вершины Ергенинской возвышенности.

10. Сразу же за Карповским водохранилищем начинается Цимлянское водохранилище. Длина его около 250 километров, ширина от 10 до 38 километров, площадь зеркала около 380 квадратных километров, об'ем хранилища около 23,8 миллиардов кубических метров воды. В конце Цимлянского водохранилища расположен Цимлянский узел гидротехнических сооружений в составе:

а/ Гидроэлектростанции мощностью 160 тысяч киловатт,

б/ Земляной плотины длиной 12,75 километра и высотой

около 40 метров.

в/ Бетонной плотины длиной 495,5 метра,

г/ Башни - рыбопод'емника,

д/ Мола, дамб - волногасителей,

е/ Судоходного шлюза № 14.

11. От шлюза № 14 начинается обводной судоходный канал длиной 4,9 километра. В конце канала расположен последний в системе Волго-Донского канала шлюз № 15. Через шлюз № 15 суда входят в Дон и следуют до Ростова на Дону.

12. Протяженность Волго-Донского пути от Сталинграда до Ростова на Дону составляет 540 километров, из которых 161 километр пути проходит непосредственно по каналу, а 439 километров пути проходят по Цимлянскому водохранилищу и Дону /от Калача до Ростова на Дону/.

• •

НАВИГАЦИОННЫЕ УСЛОВИЯ И СУДОХОДНАЯ ОБСТАНОВКА
НА ВОЛГО-ДОНСКОМ КАНАЛЕ.

1. Навигационные условия.

Основной особенностью Волго-Донского судоходного пути является его замерзаемость в зимний период. Замерзание происходит примерно в период между 15 и 20 ноября. Вскрытие льда происходит в период между 25 марта и 5 апреля. Следовательно, для навигации Волго-Донской путь открыт 220 - 225 дней в году. В среднем можно считать, что навигационный период на Волго-Донском канале продолжается с 1 апреля по 15 ноября. В частности, навигация 1953 года на Волго-Донском канале открылась 1 апреля.

Навигационный период для судов пассажирского флота, особенно дальнего и местного сообщения на канале короче, чем навигационный период судов грузового флота и продолжается обычно в период между 5 апреля и 25 октября или 200 - 205 дней в году.

Толщина льда на канале, Волге и Дону может достигать 60 сантиметров и даже выше.

Господствующими ветрами в зоне канала являются восточные /суховей/ и северо-восточные. Эти ветры весьма устойчивы /дуют по 10-12 дней беспрерывно/ и очень сильны /от 6 и до 9-10 баллов/. Значительно реже дуют ветры юго-восточного и юго-западного направлений /моряны/.

Задача канала от ветров, а следовательно и от заносимости его является довольно сложной проблемой. Проектом было предусмотрено

-10-

рено создание лесозащитных полос вокруг канала. Но как видно из советской печати, эти работы выполняются весьма медленно.

Глубины канала, по моему мнению, в наименшей части находятся в пределах 3,2 - 3,5 метра. Размеры шлюзов составляют приблизительно по ширине 22 - 25 метров и по длине 180 - 220 метров.

8. Судоходная обстановка.

Судоходная обстановка на канале преимущественно речная и частично /в водохранилищах/ морская. На канале расположено 280 светящихся в темное время суток огней - бакенов и буев. В Варваровском и Береславском водохранилищах установлены речные буи со светом от аккумуляторного питания. В Цимлянском водохранилище установлены частично речные буи и частично морские буи - ревуны со светом от ацетиленового питания.

Кроме этого, на канале установлено 36 отворных знаков высотой от 11 до 26 метров. Освещение их электрическое и свет виден за 10 - 15 километров. Включение и выключение освещения производится автоматически, с помощью световых клапанов.

У входов в убежища судов в Цимлянском водохранилище установлены светящиеся буи - ревуны.

На канале имеются также и маяки. Один маяк Волжский, установленный в конце Сарпинского полуострова у входа в канал, Два маяка установлены у Цимлянского водохранилища. Свет маяков виден за 20 - 25 километров.

СОСТАВ ФЛОТА, ИСПОЛЬЗУЕМОГО НА ВОЛГО-ДОНСКОМ ПУТИ

1. Общие сведения о классификации судов речного флота.

Прежде всего считаю необходимым изложить общие сведения о современной классификации судов речного флота С.С.С.Р.

В зависимости от района плавания, речные суда грузовые и буксируемые делятся на четыре разряда - "М", "О", "Р", "Л", что означает:

- 1/ Озерные суда разряда "М",
- 2/ Водохранилищные суда разряда "О",
- 3/ Речные суда разряда "Р",
- 4/ Облегченные суда разряда "Л".

А. Озерные суда разряда "М" приспособлены к плаванию в любую погоду на крупных озерах таких, как Ладожское, Онежское, Байкал и Аральское море. Эти суда могут входить в морские заливы и устья крупнейших рек.

Б. Водохранилищные суда разряда "О" предназначены к плаванию по водохранилищам, например по Рыбинскому, Цимлянскому, а также по озерам средних размеров, как например Севан, Балхаш, Выгозеро.

В. Наибольшую группу речного флота составляют суда разряда "Р", приспособленные к плаванию на свободных участках Волги, Енисея, Амура, Иртыша, Лены, Невы, Северной Двины, Печоры, Днепра, Дона и других рек, к плаванию по малым озерам и водохранилищам, как например озерам - Белому, Ильменю, Чудскому, водохранилищам - Москов-

скому и другим ~~крупным~~. Кроме того, эти суда приспособлены к плаванию по таким каналам, как канал имени Москвы, Беломорско-Балтийский канал.

Г. Облегченные суда разряда "Л" приспособлены к плаванию на небольших реках и в верховьях крупных рек.

Пассажирские суда речного флота делятся на следующие 5 разрядов:

А. Суда экспрессных линий, работающие на дальних соединениях, как например Москва - Ростов на Дону, Москва - Астрахань, Астрахань - Горький и т.д.

Б. Ко второму разряду относятся теплоходы разряда "0" мощностью главных двигателей 1200 лошадиных сил, предназначенное для работы на более свободных от шлюзов участках рек.

В. К третьему разряду относятся пассажирские дизельэлектроходы разряда "0" мощностью главных двигателей 800 лошадиных сил. Эти суда в наст~~оящее~~ время поступают в С.С.С.Р. из Чехословакии. Благодаря высоким маневровым качествам суда этого разряда удобны к плаванию на каналах и в густо шлюзованных участках путей.

Г. К четвертому разряду относятся двухпалубные пассажирские пароходы мощностью главных машин 450 лошадиных сил. Эти суда относятся к разряду "Р". Они имеют малую осадку, высокие маневровые качества и пригодны для эксплуатации в каналах.

Д. К пятому разряду относятся пассажирские теплоходы мощностью главных двигателей 150 и 300 лошадиных сил. Предназначены эти суда к плаванию на местных и пригородных пассажирских линиях. В зависимости от принятых районов плавания эти суда имеют разряды "0" или "Р".

2. Состав флота Волго-Донского пути в навигацию 1952 года

В навигацию 1952 года /в остаток ее/ на Волго-Донском судоходном пути находилось в эксплуатации около 50 пассажирских судов разных типов, 24 буксирных и грузовых самоходных судов различных типов, около 40 несамоходных судов и около 20 обстановочных и рейдо-маневровых судов.

Флот Волго-Донского судоходного пути распределялся по следующим основным группам:

1/ Пассажирские пароходы дальнего сообщения, к которым относятся следующие двухпалубные суда мощностью главных машин до 600 лошадиных сил:

- а/ Пароход "Красная звезда",
- б/ Пароход "Роза Люксембург",
- в/ Пароход "Гражданка",
- г/ Пароход "Валерия Барсова",
- д/ Пароход "Н.А. Некрасов",
- е/ Пароход "Правда",
- ж/ Пароход "Глеб Успенский",
- з/ Пароход "Память Шмелева",
- и/ Пароход "Радищев",
- к/ Пароход "Марксист",
- л/ Пароход "Советская Республика",
- м/ Пароход "Лермонтов",
- н/ Пароход "А.С. Пушкин".

-14-

2/ Пассажирские теплоходы дальнего сообщения, к которым относятся следующие двухпалубные суда мощностью главных двигателей до 600 лошадиных сил:

- а/ Теплоход "Сергей Киров",
- б/ Теплоход "800 лет Москвы",
- в/ Теплоход "Маршал Ворошилов",
- г/ Теплоход "Георгий Седов",
- д/ Теплоход "Сталинская конституция"

3/ Пассажирские теплоходы местного и пригородного сообщения, к которым относятся пассажирские теплоходы типа "Москвич", мощностью главных двигателей 150 лошадиных сил и вместимостью 150-200 человек пассажиров. В эксплуатации находилось около 30 судов этой группы.

4/ Буксируемые пароходы, к которым относятся буксируемые винтовые пароходы озерного типа мощностью главных машин 450 лошадиных сил. В эксплуатации находилось около 11 пароходов и в том числе:

- а/ пароход "Академик Лебедев",
- б/ пароход "Академик Быков",
- в/ Пароход "Академик Павлов",
- г/ Пароход "Академик Вышинский",
- д/ Пароход "Академик Виноградов",
- е/ Пароход "Академик Скрябин",
- ж/ Пароход "Академик Асафьев",
- з/ Пароход "Академик Лысенко",
- и/ Пароход "Иван Москвин",
- к/ Пароход "Адмирал Макаров".

5/ Буксирные теплоходы, к которым относятся двухвинтовые буксирные теплоходы, озёрного типа мощностью главных двигателей 300 лошадиных сил. В эксплуатации находилось около 8 таких теплоходов и в том числе:

- а/ Теплоход "БТ № 303",
- б/ Теплоход "БТ № 304",
- в/ Теплоход "БТ № 306",
- г/ Теплоход "БТ № 308",
- д/ Теплоход "БТ № 309",
- е/ Теплоход "БТ № 312",
- ж/ Теплоход "Слава",
- з/ Теплоход "Грозный".

6/ Грузовые теплоходы к которым относятся грузовые дизельные суда грузопод'емностью до 2000 тонн. В эксплуатации находилось 5 таких теплоходов и в том числе:

- а/ Теплоход № 54,
- б/ Теплоход № 68,
- в/ Теплоход № 73 и еще две единицы.

7/ Баржи - углёвозы к которым относятся стальные несамоходные баржи грузопод'емностью до 2000 тонн. В эксплуатации находилось около 10 таких барж и в том числе:

- а/ Баржа "Нальчик",
- б/ Баржа "Ессентуки" и еще 8 единиц.

8/ Прочие баржи, к которым относятся преимущественно стальные несамоходные баржи грузопод'емностью от 800 до 2000 тонн, использовавшиеся на перевозках хлеба, леса, соли и прочих грузов. В эксплуатации находилось около 30 судов этого типа.

9/ Рейдо-маневровые и обстановочные суда, к которым относятся самоходные паровые и моторные суда, использовавшиеся для производства рейдо-маневровых операций в портах Красноармейск, Калач, Цимлянский, Ростов на Дону, а также для обслуживания судоходной обстановки канала. В эксплуатации находилось около 20 единиц различных судов.

3. Пополнение флота.

Исходя из плана перевозок на остаток навигации 1952 года, флот Волго-Донского канала был укомплектован достаточным количеством лучших судов. Одновременно с открытием канала началось пополнение флота его судами, частично переданными из других бассейнов и в большей части вновь построенными. Основными источниками пополнения флота Волго-Донского канала являются судостроительные заводы и верфи на Волге и Днепре. Очень большое количество судов получено от Чехословакии.

Основными предприятиями - поставщиками флота являются:

1/ Сормовский завод транспортного машиностроения имени Жданова, поставляющий суда следующего типа:

а/ Озерные буксируемые теплоходы типа "Красное Сормово", двухвинтовые, мощностью главных двигателей 600 лошадиных сил.

б/ Сухогрузные теплоходы мощностью главных двигателей 600 лошадиных сил и грузоподъемностью от 1000 до 2000 тонн.

в/ Речные ледоколы, способные разбивать лед толщиной до 40 сантиметров.

г/ Землесосы для канала производительностью 350 кубических метров пульпы /смеси песка и воды/ в час. Длина рефуляра такого землесоса достигает 1000 метров. Землесосы автономного действия, т.е. они сами будут вырабатывать электроэнергию, необходимую для работы их механизмов.

д/ Пассажирские речные дизельэлектроходы вместимостью 500 человек пассажиров. Мощность гребной установки такого дизель-электрохода составляет 2700 лошадиных сил. Длина судна 122 метра, ширина 16,8 метра, габаритная высота около 15 метров, скорость хода 25 километров в час.

2/ Стalingрадский судостроительный завод Министерства морского и речного флота, выпускающий буксируемые теплоходы типа "БТ № 306" мощностью главных двигателей 300 лошадиных сил.

3/ Московский судостроительно-судоремонтный завод Министерства морского и речного флота, выпускающий пассажирские суда с мощностью главных двигателей внутреннего сгорания 150 лошадиных сил. Тип этих теплоходов носит название ~~жилых~~ "Москвич".

4/ Московская судостроительная верфь Министерства морского и речного флота, выпускающая буксируемые теплоходы - толкачи мощностью главных двигателей 150 лошадиных сил.

5/ Днепровские судостроительные заводы и верфи, выпускающие буксируемые суда, железо-бетонные и стальные баржи, доки, плашкоуты, дебаркадеры,

6/ Предприятия Чехословакии /возможно также и Венгрии и Румынии/, поставляющие пассажирские дизельэлектроходы мощностью гребных установок 800 лошадиных сил, буксируемые суда, баржи и земснаряды.

В течение навигации 1952 года с Дуная и Днепра на Волгу и Дон поступило около 40 единиц судов различных типов. За навигацию 1953 года уже по самым скромным подсчетам на Волгу и Дон поступило 140 - 150 судов различных типов, а с учетом поступления судов с Волжских предприятий число это будет значительно больше. При этом правда необходимо учесть, что часть поступающих на Волгу и Дон судов передается другим, смежным с Волго-Донским пароходством, а также в другие бассейны.

Наиболее характерными новыми судами, поступившими на Волгу и Дон с Дуная через Черное море в течение 1952 - 1953 годов являются следующие:

а/ Пассажирские речные дизельэлектроходы мощностью гребных установок 800 лошадиных сил, вместимостью 302 пассажира. Количество этих судов /иностранный постройки/ составляет следующие 5 единиц:

Дизельэлектроход "Россия",
Дизельэлектроход "Украина",
Дизельэлектроход "Белоруссия",
Дизельэлектроход "Азербайджан",
Дизельэлектроход "Грузия".

б/ Пассажирские пароходы мощностью главных машин до 500 лошадиных сил, вместимостью 300-350 человек пассажиров в количестве до 10 единиц.

в/ Буксирные озерные теплоходы мощностью главных двигателей до 600 лошадиных сил /иностранный постройки/ в количестве не менее 30 единиц и в их числе находятся:

-19-

Теплоход "Адмирал Макаров",

Теплоход "Малыгин",

Теплоход "Невельский",

Теплоход "Пржевальский".

г/ Буксирные речные пароходы мощностью главных машин от 200 до 450 лошадиных сил в количестве не менее 20 единиц.

д/ Баржи самоходные и несамоходные грузопод'емностью от 800 до 3000 тонн в количестве не менее 90-100 единиц.

е/ Дноуглубительные снаряды производительностью от 150 до 350 кубических метров грунта в час не менее 10 единиц, преимущественно иностранной постройки.

ж/ Прочих пловучих средств /дебаркадеров, доков, плашкоутов и т.п./ в количестве не менее 15-25 единиц.

По моему мнению не менее 85% всех речных судов, перенесенных на Волгу и Дон через Чёрное море Советское правительство получило от стран - сателлитов.

Кроме этого для Волго-Донского канала, Волги и Дона и открытию навигации 1953 года построены:

а/ Ледоколы две единицы "Волга" и "Дон", способные ломать лёд толщиной до 400 миллиметров. Ледоколы построены Сормовским заводом транспортного машиностроения имени Жданова.

б/ Землесос - одна единица производительностью 350 кубических метров пульпы /смеси воды и песка/ в час.

г/ Пассажирские теплоходы около 10 единиц мощностью главных двигателей 300 лошадиных сил в час и вместимостью до 250 человек пассажиров. Теплоходы построены Московским судостроительно-судоремонтным заводом

Таким образом, весь вновь поступивший на Волго-Донской канал, Волгу и Дон флот распределяется между:

- а/ Волго-Донским Государственным речным пароходством.
- б/ Волжским грузовым пароходством,
- в/ Волжским грузопассажирским речным пароходством.

4. Обеспеченность флотом Волго-Донского судоходного пути в навигацию 1953 года.

Непосредственную эксплуатацию Волго-Донского судоходного канала осуществляет Красноармейское районное управление Волго-Донского Государственного речного пароходства. Для обеспечения перевозок по этому пути в ведении управления сосредоточено необходимое количество судов. Количество судов и типы их регулируются приказами Министра морского и речного флота в зависимости от объема перевозок.

В навигацию 1953 года состав флота Волго-Донского пути будет выглядеть примерно следующим образом:

А. Грузовые суда.

- а/ Буксируемые пароходы типа "Академик Павлов" мощностью главных машин 450 лошадиных сил - около 20 единиц.
- б/ Буксируемые теплоходы типа "БТ № 306" мощностью главных двигателей 300 лошадиных сил - около 20 единиц.
- в/ Буксируемые теплоходы типа "Красное Сормово" мощностью главных двигателей 600 лошадиных сил - около 5 единиц.

г/ Грузовые теплоходы грузоподъемностью 1000 и 2000 тонн - около 10 единиц.

-21-

д/ Сухогрузные баржи всех типов грузопод'емностью от 800 до 2000 тонн - около 50-60 единиц.

е/ Суда технического, путевого и служебно-вспомогательного флота - около 30 единиц.

Б. Пассажирские суда.

а/ Пассажирские пароходы и теплоходы дальнего сообщения около 25 - 30 единиц.

б/ Пассажирские теплоходы местного и пригородного сообщения в количестве около 40 - 45 единиц.

Состав флота, используемого на Волго-Донском пути, мной определен исходя из его состава в навигацию 1952 года, об'ема перевозок на навигацию 1953 года и роста их в последующие годы, и потребного для обеспечения этих перевозок флота /таги и тоннаж/. Твъсть, состав флота мной определен таким образом, чтобы провозная способность его полностью обеспечивала выполнение установленного об'ема перевозок.

• •

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ

1. Основные направления движения грузов.

Сооружение Волго-Донского судоходного канала дало возможность переместить с рельс на воду основные грузы, снизить себестоимость перевозок и разгрузить железные дороги.

В результате ввода в эксплуатацию Волго-Донского канала, направления грузопотока будут выглядеть следующим образом:

1/ С Волги.

а/ Лес с верховьев Камы, Ветлуги, Унжи и районов Костромы для Донбасса, Северного Кавказа и Азово - Черноморского побережья.

б/ Цемент из Вольска для строек Украины, Азово - Черноморского побережья и в том числе для строительства Каховской гидроэлектростанции, Северо-Крымского и Южно-Крымского каналов.

в/ Химические удобрения с Кольского полуострова в районы Кубани, Украины, Азово - Черноморского побережья.

г/ Нефть и нефтепродукты из Астрахани для Украины, Азово - Черноморского побережья и Ростовской области.

д/ Машины и оборудование из центральных районов страны для Донбасса, Северного Кавказа и Азово - Черноморского побережья.

е/ Соль с Верхне-Баскунчакских промыслов от Петропавловской пристани /в районе Владимировки/ для Азово - Черноморского побережья, Северного Кавказа, Крыма.

2/ С Дона.

а/ Марганцевая руда с промыслов Кавказа для внутренних районов страны.

б/ Уголь с Донбасса для районов Поволжья и во внутренние районы страны.

в/ Металл с Кривого Рога /Украинская С.С.Р./ для предприятий Поволжья и во внутренние районы страны.

г/ Хлеб с Кубани, Дона и Приазовья в центральные районы страны.

д/ Комбайны, котлы высокого давления, трубы и другая промышленная продукция юга страны для районов Поволжья и в центральные районы страны.

е/ Рыба и рыбопродукты с Азовья в центральные районы страны и в частности в Москву и в Ленинград.

2. Основные направления движения пассажиров.

Основными направлениями движения пассажиров являются:

а/ Москва - Ростов на Дону - Москва,

б/ Сталинград - Ростов на Дону - Сталинград,

в/ Москва - Ростов на Дону - Черноморское побережье,

г/ Сталинград - районы Волго-Донского водораздела,

д/ Ростов на Дону - районы Волго-Донского водораздела.

• •

ОВ'ЕМ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПО ВОЛГО-ДОНСКОМУ ПУТИ

1. Навигация 1952 года.

В навигацию 1952 года /на остаток ее/ было запланировано перевезти во Волго-Донскому судоходному пути 500 тысяч пассажиров. Для обеспечения этих перевозок были разработаны пассажирские линии и выделено соответствующее количество судов.

Пассажирские перевозки были организованы как в дальнем сообщении, так и в местном и пригородном сообщениях.

1/ Пассажирские перевозки в дальнем сообщении.

Для перевозок пассажиров были организованы следующие регулярные пассажирские линии дальнего сообщения:

А. Москва - Ростов на Дону протяженностью 3267 километров

На эту линию были выделены следующие пассажирские суда:

- а/ Пароход "Память Шмелева",
- б/ Пароход "Радищев",
- в/ Пароход "Марксист",
- г/ Пароход "Красная звезда",
- д/ Пароход "Советская республика",
- е/ Пароход "Роза Люксембург",
- ж/ Пароход "Гражданка",
- з/ Теплоход "800 лет Москвы".

-25-

Оборот каждого судна составляет 24 суток, с отправкой одного судна один раз в трое суток.

Б. Москва - Стalingрад протяженностью 2727 километров.

На эту линию были выделены следующие пассажирские суда:

- а/ Пароход "Лермонтов",
- б/ Пароход "А.С. Пушкин",
- в/ Теплоход "Сергей Киров",
- г/ Теплоход "Маршал Ворошилов",
- д/ Теплоход "Георгий Седов",
- е/ Теплоход "Сталинская конституция".

Оборот каждого судна составляет 18 суток с отправкой одного судна один раз в трое суток.

В. Стalingрад - Ростов на Дону протяженностью 540 километров.

На эту линию были выделены следующие пассажирские суда:

- а/ Пароход "Правда",
- б/ Пароход "Глеб Успенский".

Оборот каждого судна составляет 4 суток. Отправка каждого судна производится один раз в двое суток.

2/ Пассажирские перевозки в местном и пригородном сообщении.

В навигацию 1952 года было организовано 10 пассажирских линий местного и пригородного сообщения и в том числе:

А. Стalingrad - Kalach /местная/ протяженностью 101 км.

На эту линию были выделены следующие пассажирские суда:

- а/ Пароход "Н.А. Некрасов",
- б/ Пароход "Валерия Барсова".

Оборот каждого судна составляет двое суток. Отправка судов производится ежедневно.

Б. Rostov на Donu - Chimganskiy port /местная/.

На эту линию были выделены следующие суда, а именно теплоходы типа "Москвич" в количестве 4 единиц. Оборот каждого судна составляет двое суток. Отправка судов ежедневная.

В. Kalach - Chimganskiy port /местная/.

На эту линию было выделено 4 теплохода типа "Москвич".

Г. Стalingrad - Krasnoarmeysk /пригородная/.

На эту линию было выделено 8 теплоходов типа "Москвич".

Д. Стalingrad - Varvarovskoe vodokhraniлище /пригородная/.

На эту линию было выделено 8 пассажирских теплоходов типа "Москвич".

Е. Калач и населенные пункты района порта /пригородная/.

На эту линию выделено 2 теплохода типа "Москвич".

Ж. Пимлянск и населенные пункты в районе порта /пригородная/.

На эту линию выделено 2 теплохода типа "Москвич".

З. Красноармейск и прикаナルные поселки./пригородная/.

На эту линию выделено два теплохода типа "Москвич".

И. Ростов и населенные пункты в районе Ростова/пригородная/.

Для обслуживания пассажиров на пути от Сталинграда до Ростова на Дону оборудованы пловучие вокзалы в виде двухдечных пассажирских дебаркадеров. Количество таких дебаркадеров составляет 18.

Как уже мной сказано выше, в навигацию 1952 года планировалось перевезти по Волго-Донскому пути 500 тысяч пассажиров. Однако, фактически перевезено 270 тысяч.

Невыполнение плана пассажирских перевозок я об'ясняю прежде всего не реальной цифрой плана, взятой буквально "с потолка" или как это часто называют "планирование по системе 3 п на 4 с", что означает палец, пол, потолок и четыре стены.

Кроме того, очень большое значение имеет следующее обстоятельство. Дело в том, что средний трудящийся материально не в состоянии пользоваться речным транспортом на дальние расстояния. Такую возможность имеют в основном советские вельможи. Поясню это несколькими сравнительными данными. Возьмем для примера город, лежащий на перекрестке речных, железнодорожных и воздушных путей - Сталинград. Поезд идет от Сталинграда до Москвы 37 часов. Проезд в мягком вагоне поезда стоит 280 рублей, а проезд в жестком вагоне /не плацкартном/ стоит около 88 рублей. Перелет самолетом от Сталинграда до Москвы занимает обычно 6 часов /с посадками/ и стоит около 300 рублей. Проезд же от Сталинграда до Москвы в первом классе парохода или теплохода занимает 7-9 суток и стоит около 5450 рублей. Проезд в третьем классе парохода или теплохода /палубные пассажиры/ по этому же маршруту стоит около 80 рублей. При этом необходимо учитывать, что пассажиры в С.С.С.Р. питанием обеспечиваются за особую, дополнительную оплату. На судах дальнего сообщения ресторанами и буфетами как правило обслуживаются пассажиры первого и второго класса. Пассажиры третьего класса даже не имеют права заходить на верхнюю палубу и в салоны первого и второго класса. Самые минимальные удобства для пассажиров 3-го класса на речных судах отсутствуют. Проезд в третьем классе парохода или теплохода для пассажира буквально связан с огромными мучениями. Таким образом, средний трудящийся, если имеется к тому возможность, при переходе на дальние расстояния старается пользоваться поездом. Даже на судах пригородного сообщения проезд стоит очень дорого. Текущая форма перевода 2003 год CIA-RDP82-00047R000400070006-3 до

-29-

судоремонтного завода имени 10-й годовщины Октябрьской революции /расстояние около 6 километров/ стоит 1 рубль 50 копеек, а права через Волгу от городской стороны в Трусово, лежащее против города Астрахани на правом берегу реки Волги, стоит 80 копеек.

Таким образом, нереальность планирования пассажирских перевозок, тяжелое материальное положение трудящихся в С.С.С.Р. и послужили причиной того, что план пассажирских перевозок по Волго-Донскому пути в навигацию 1952 года не был выполнен. При этом, провозная способность пассажирского флота обеспечивала перевозку 500 тысяч пассажиров за остаток навигации 1952 года.

3. Навигация 1953 года и последующие годы --

В навигацию 1953 года и в последующие годы перспективы роста пассажирских перевозок по Волго-Донскому пути выглядят следующим образом:

Годы	Планируемый об'ем пассажирских перевозок в тысячах человек
1953	700
1954	900
1955	1100

-30-

ОБ'ЕМ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО ВОЛГО-ДОНСКОМУ ПУТИ

1. Перевозки в навигацию 1952 года.

Хотя постановлением Совета Министров С.С.С.Р. от 10 июля 1952 года официально Волго-Донской судоходный канал был открыт 27 июля 1952 года, перевозки грузов и пассажиров по нему к этому времени уже осуществлялись регулярно.

Фактически перевозки по каналу были начаты 1 июня 1952 года и продолжались до конца навигации, до 12 - 15 ноября. Таким образом, в навигацию 1952 года рабочий период на канале составлял примерно 165 дней. За этот период по Волго-Донскому судоходному пути перевезено 500 - 550 тысяч тонн различных грузов. Этот об'ем перевозок складывался из следующих качественных показателей:

1/ Лес в плотах 70 - 75 тысяч тонн.

Лес в плотах поступал преимущественно с верховьев Ка-мы, от "Камлесосплава". Плоты буксировались судами Волжского гру-зового пароходства до Красноармейска. Здесь плоты переформировы-вались и буксировщиками /теплоходами типа "БТ - 306" и парохода-ми типа "Академик Иван Павлов"/ Волго-Донского пароходства бук-сировались через Волго-Донской канал к Цимлянскому порту и к пор-ту Ростов на Дону. В Цимлянском порту лес перегружался с воды на железнную дорогу и отправлялся в районы Ставропольского края и

прилегающих к нему областей. Основная часть леса в плотах следует до Ростова на Дону, откуда направляется на Украину и в районы Азово-Черноморского побережья.

2/ Лесоматериалы - 85 - 90 тысяч тонн.

Основными перевозимыми лесоматериалами являлись строительный лес, пиломатериалы и рудстойка /крепежный лес для шахт/. Лесоматериалы грузятся преимущественно с лесопильных заводов Ставрополья в баржи Волго-Донского пароходства и груженые баржи буксируются через Волго-Донской канал в направлении к Ростову на Дону. Часть лесоматериалов выгружается в порту Калач и в Цимлянском порту для местных нужд и для направления по железной дороге в районы Северного Кавказа.. Основная часть лесоматериалов следует до Ростова на Дону, а уже отсюда они направляются на шахты Донбасса /рудстойка/ и на предприятия и стройки Украины, районов Азово-Черноморского побережья и Крыма.

3/ Уголь - 100 - 110 тысяч тонн.

Уголь поступает в Ростовский порт с Донбасса. В порту уголь грузится в баржи Волго-Донского пароходства и направляется через Волго-Донской путь к Волге, до Красноармейска. Часть угля выгружается в Цимлянском порту с воды на железную дорогу для направления в районы Ставропольского края и для местных нужд. Часть угля выгружается в порту Калач для местных нужд, а основная часть

угля следует до порта Красноармейск. От Красноармейска уголь по Волге направляется в районы Поволжья и в центральные районы страны.

4/ Строительные материалы - 70 - 75 тысяч тонн.

Основным строительным материалом, перевозимым по Волго-Донскому судоходному пути, являлся цемент. Цемент поступает от Вольска к порту Красноармейск в баржах. От Красноармейска баржи с цементом через Волго-Донской канал буксируются к Ростову на Дону. Часть цемента выгружается в портах Калач и Цимлянский. Основная часть груза следует до Ростова на Дону. Отсюда цемент направляется для строек Украины, Азово-Черноморского побережья, Крыма и в том числе для строительства Каховской гидроэлектростанции, Северо-Крымского и Южно-Крымского каналов.

5/ Хлеб /пшеница в зерне/ - 100 - 110 тысяч тонн.

Хлеб поступает из районов Дона, Приазовья и Кубани преимущественно в Ростовский порт и частично в Цимлянский порт /Кубанская пшеница/. В портах хлеб грузится в баржи Волго-Донского пароходства и буксируется через Волго-Донской канал к порту Красноармейск. Частично хлеб из барж выгружается в порту Калач и уже отсюда по железной дороге направляется в центральные районы страны. Основная часть хлеба следует до порта Красноармейск, откуда уже направляется в центральные районы страны.

-33-

6/ Соль /поваренная/ - 10 - 15 тысяч тонн.

Поваренная соль поступает от промыслов Верхнего Баскунчака по железной дороге до Петропавловской пристани /около Владивостока/ на Волге. Здесь соль грузится в баржи и направляется до Красноармейского порта. От Красноармейского порта баржи с солью буксируются через Волго-Донской канал к Ростову на Дону. Частично соль разгружается в портах Калач и Цимлянский для местных нужд и для отправки по железной дороге в районы Северного Кавказа. Основная часть соли поступает в Ростов на Дону для последующей отправки в районы Азово-Черноморского побережья и Крыма.

7/ Машины и оборудование - 55 - 60 тысяч тонн.

Движение судов с грузами машин и оборудования по Волго-Донскому каналу происходит в обоих направлениях - с Волги к Дону и с Дона к Волге. По моим предположениям общий грузопоток между обоими направлениями распределялся приблизительно поровну. В одном случае машины и оборудование /автомашины, станки, строительные механизмы, насосы и т.д./ поступали из центральных районов страны к порту Красноармейск. Отсюда грузы, преимущественно в грузовых теплоходах, направлялись через Волго-Донской канал к Ростову на Дону и затем следовали к Донбассу, Азово-Черноморскому побережью и Крыму. Частично грузы перегружались с воды на железнодорожную дорогу и в Цимлянской порту для отправки в районы Север-

ного Кавказа. В другом случае машины и оборудование /котлы, комбайны, трубы, разные сельско-хозяйственные машины и т.д./ от порта Ростов на Дону следовали в судах, преимущественно грузовых теплоходах через Волго-Донской канал к Красноармейскому порту. Отсюда грузы уже направлялись в районы Поволжья и в центральные районы страны.

8/ Прочие грузы - 10 - 15 тысяч тонн.

В числе прочих грузов, перевозимых через Волго-Донской судоходный путь, в советской печати имеется упоминание о перевозках текстильных товаров с Волги к Ростову на Дону, продовольственных товаров в обоих направлениях, бумаги и бумажных изделий с Волги к Дону. О перевозках через Волго-Донской канал в навигацию 1952 года химических удобрений для районов Украины, Азово-Черноморского побережья и Кубани; нефти и нефтепродуктов из Астрахани к Дону; металла с Дона на Волгу; рыбы и рыбопродуктов с Дона к Волге для центральных районов страны в советской печати абсолютно нет никакого упоминания. Следовательно, можно допустить, что в навигацию 1952 года эти грузы не перевозились.

Таковы основные качественные показатели перевозок грузов через Волго-Донской канал в навигацию 1952 года.

Для удобства ориентировки, все эти данные сведем в общую таблицу, характеризующую перевозки грузов по Волго-Донскому каналу за навигацию 1952 года.

-35-

Таблица, характеризующая объем перевозок по Волго-Донскому каналу за навигацию 1952 года, характер и направления перевозок.

Наименование грузов	Количество в тысячах тонн	Способ перевозки грузов.	Начальные и конечные направления перевозок
Лес в плотах	70 - 75	Плоты под буксиром	Верховья Камы-Волга-Цимлянск-Ростов.
Лесоматериалы	85 - 90	Баржи под буксиром	Сталинград-Цимлянск-Ростов.
Стройматериалы	70 - 75	Баржи под буксиром	Вольск-Калач-Цимлянск-Ростов.
Уголь	100 - 110	Баржи под буксиром	Донбасс-Цимлянск-Калач-Волга.
Хлеб	100 - 110	Баржи под буксиром	Дон, Приазовье, Кубань-Ростов-Цимлянск-Калач-Волга.
Соль	10 - 15	Баржи под буксиром	Верхний баскунчак-Петропавловская пристань-Красноармейск-Ростов.

Продолжение таблицы.

Машины и обо- рудование	55 - 60	Грузовые тепло- ходы, баржи под буксиром	Центральные районы страны-Красноар- мейск-Ростов. Предприятия юга стра- ны-Ростов-Волга-рай- оны Поволжья-центр- альные районы страны.
Прочие грузы	10 - 15	Грузовые тепло- ходы	Волга-Дон, Дон-Волга, Кубань-Цимлянск-Волга.

Итого перевезено 500 - 550 тысяч тонн

Примечание: Об'ем перевозок леса, выраженный в кубичес-
ких метрах будет составлять:

а/ Лес в плотах - 117 - 125 тысяч кубометров,

б/ Лесоматериалы 170 -180 тысяч кубометров.

2. Перевозки в навигацию 1953 года.

Первая навигация на Волго-Донском судоходном канале показала ряд недостатков в организации и проведении перевозок. Основными недостатками являлись следующие:

а/ Не вполне удовлетворительное обеспечение перевозок леса в плотах. Это об'яснялось поздним началом перевозок леса в плотах /конец августа месяца/, плохой организацией работ на переворачивочных рейдах и в портах перегрузки леса с воды на железную дорогу, а также систематическим нарушением графиков подачи плотов Волжским грузовым пароходством.

б/ Неудовлетворительная организация и проведение перевозок хлебных грузов. Это происходило в основном потому, что несвоевременно подготавливались тоннаж и приемка хлебных грузов в портах Ростов на Дону и Цимлянск. В результате этого большие количества грузов хлеба, особенно нового урожая, скапливались на складах. Кроме того, имели место большие простой барж с хлебом под выгрузкой, особенно в порту Калач.

в/ Не вполне законченные работы по дооборудованию и переоборудованию портов - Красноармейск, Калач, Цимлянск, Ростов.

г/ Значительное количество аварий с судами, особенно при проходе через системы шлюзов. В советской печати имеются неоднократные упоминания о том, что в шлюзах канала оборудование швартовыми устройствами несовершенно. Кроме того, указывается целый ряд фактов халатного отношения к служебным обязанностям работников, обслуживающих шлюзы.

В навигацию 1953 года планом предусмотрено увеличение об'ема перевозок грузов по Волго-Донскому пути в три раза по сравнению с об'емом перевозок, выполненным в навигацию 1952 года. При этом, об'ем перевозок угля увеличен в 7 раз, а об'ем перевозок леса в плотах увеличен в 5 раз по сравнению с об'емом перевозок, выполненных в навигацию 1952 года. Перевозки леса и лесоматериалов, а также угля в навигацию 1953 года и в последующие годы пятилетки по Волго-Донскому пути будет составлять 80% всего количества перевозимых грузов в тоннах.

Эти цифры указаны начальником Волго-Донского судоходного канала имени Ленина АГАФОНОВЫМ в статье "Сегодня на Волго-Доне", помещенной в газете "Правда" от 26 июля 1953 года № 207, а также в газетах "Водный транспорт" за 1953 год. Здесь необходимо учитывать следующее обстоятельство. В передовой статье газеты "Правда" от 2 июня 1953 года под заголовком "Повысить качество работы водного транспорта" сказано, что перевозки угля по Волго-Донскому каналу в навигацию 1953 года должны возрасти по сравнению с навигацией 1952 года в 8 раз. Однако я имею больше оснований верить статье руководителя Волго-Донского канала, чем передовой статье. Дело в том, что руководитель лучше знает свое хозяйство и его задачи, чем какойнибудь корреспондент и тем более такой газеты как "Правда". Каждый корреспондент, в особенности не специализированной газеты обычно насобирает как можно больше фактов и первых попавшихся цифр и не проверив их, оперирует ими в своих корреспонденциях. Практика всегда показывает, что рядовой корреспондент центральной газеты "Водный транспорт" или даже периферийной бас-

-39-

сейновой газеты дает гораздо более квалифицированные информации в печати о работе водного транспорта, чем первоклассный корреспондент газет "Правда" или "Известия".

Кроме этого необходимо иметь в виду, что передовая статья в газете "Правда" напечатана 2 июня, а статья начальника Волго-Донского канала АГАФОНОВА напечатана 26 июля, т.е. почти через два месяца после появления статьи в газете "Правда". Сведения, имевшиеся в распоряжении АГАФОНОВА вполне понятно являются более ^{точ}ными и уточненными. Здесь могло иметь место и то обстоятельство, что первоначальная цифра перевозок угля была откорректирована и увеличение перевозок по сравнению с навигацией 1952 года ~~на 8~~ было установлено в 7 раз, а не в 8 как намечалось раньше.

Исходя из этих соображений я принял в своих расчетах, что об'ем перевозок угля на навигацию 1953 года по Волго-Донскому пути увеличен в 7 раз по сравнению с об'емом перевозок угля в навигацию 1952 года.

Таким образом, общий об'ем перевозок грузов по Волго-Донскому судоходному каналу на навигацию 1953 года составляет по плану 1500 - 1650 тысяч тонн, т.е. в три раза больше, чем в навигацию 1952 года.

Этот об'ем перевозок складывается из перевозок угля, леса в плавах, лесоматериалов, строительных материалов, хлеба, машин и оборудования, соли, нефтепродуктов, марганцевой руды, металла и прочих грузов.

Об'ем перевозок по Волго-Донскому каналу в навигацию 1953 года характеризуется следующими качественными показателями:

Наименование грузов	Об'ем перевозок в тыс. тонн
1. Уголь	700 - 770
2. Лес в плотах	350 - 380
3. Лесоматериалы	150 - 170
4. Стойматериалы	80 - 85
5. Хлеб	120 - 130
6. Машины и оборудование	65 - 70
7. Соль поваренная	10 - 15
8. Нефтепродукты	5 - 5
9. Марганцевая руда	5 - 5
10. Металл	10 - 15
11. Прочие грузы	5 - 5
Итого	1500 - 1650 тыс. тонн.

Примечание: Об'ем перевозок леса, выраженный в куби-

ческих метрах будет составлять:

Направления и способ перевозки грузов в навигацию 1953 года по Волго-Донскому судоходному пути характеризуются следующими данными:

1/ Уголь 700 - 770 тысяч тонн.

Уголь поступает в порт Ростов на Дону с Донбасса. Здесь он грузится в баржи Волго-Донского пароходства и направляется через Волго-Донской канал к Волге до Красноармейска. Незначительная часть угля перегружается с воды в Цимлянском порту и в порту Калач для местных нужд и для следования по железной дороге в Ставропольский край. Основная часть груза следует до Красноармейска и уже отсюда, судами Волжского грузового пароходства направляется в районы Поволжья и в центральные районы страны.

2/ Лес в плотах 350 - 380 тысяч тонн.

Лес преимущественно поступает с верховьев реки Камы в плотах, буксируемых судами Волжского грузового пароходства до Красноармейска. Здесь плоты перформируются и судами Волго-Донского пароходства буксируются через Волго-Донской канал. Часть леса перегружается с воды на железную дорогу в Цимлянском порту и направляется в районы Северного Кавказа. Основная часть леса следует до Ростова на Дону, откуда направляется на Украину, в Крым и районы Азово-Черноморского побережья.

3/ Лесоматериалы 150 - 170 тысяч тонн.

Основными перевозимыми лесоматериалами являются строительный лес, пиломатериалы и рудстойка /крепежный лес для шахт/. Лесоматериалы гружаются преимущественно с лесопильных заводов Стalingрада в баржи Волго-Донского пароходства и затем груженые баржи направляются через Волго-Донской канал к Ростову на Дону. Незначительная часть лесоматериалов выгружается в порту Калач для местных нужд. Часть лесоматериалов выгружается в Цимлянском порту для отправки по железной дороге в районы Северного Кавказа и для местных нужд. Основная часть груза поступает в Ростов на Дону, откуда направляется на шахты Донбасса /рудстойка/ и на предприятия и стройки Украины, Азово-Черноморского побережья и Крыма.

4/ Строительные материалы /цемент/ 80 - 85 тысяч тонн.

Цемент поступает из Вольска к порту Красноармейск в баржах. От Красноармейска баржи с цементом буксируются через Волго-Донской канал по направлению к порту Ростов на Дону. Часть цемента разгружается в портах Калач и Цимлянский для местных нужд и для отправки в районы Северного Кавказа. Основная часть груза идет до Ростова на Дону, откуда направляется для строек Украины, Азово-Черноморского побережья и Крыма и в том числе для строительства Каховской гидроэлектростанции, Северо-Крымского и Южно-Крымского каналов.

5/ Хлеб /пшеница в зерне/ 120 - 130 тысяч тонн.

Хлеб поступает из районов Дона, Приазовья и Кубани преимущественно в порт Ростов на Дону и частично /из районов Кубани/ в Цимлянский порт. В портах хлеб грузится в баржи Волго-Донского пароходства и направляется через Волго-Донской канал к Красноармейску. Часть хлеба перегружается с воды на железную дорогу в порту Калач для следования в центральные районы страны. Основная часть груза следует до Красноармейска и отсюда по Волге направляется в центральные районы страны.

6/ Машины и оборудование 65 - 70 тысяч тонн.

Движение потока грузов машин и оборудования по Волго-Донскому каналу происходит в обоих направлениях - с Волги к Дону и с Дона к Волге. Предполагаю, что общий грузопоток между встречными направлениями будет распределяться приблизительно поровну. В одном случае машины и оборудование /автомашины, станки, строительные механизмы, насосы и т.д./ поступают из центральных районов страны к Красноармейску. Отсюда грузы, преимущественно в грузовых теплоходах, следуют через Волго-Донской канал к Ростову на Дону для последующей отправки в Донбасс, Предприятия Азово-Черноморского побережья и Крыма. Частично грузы выгружаются в Цимлянском порту для местных нужд и для отправки по железной дороге в районы Северного Кавказа.

двигатели, комбайны и другие сельско-хозяйственные машины и орудия/ поступают к порту Ростов на Дону. Отсюда грузы в судах, преимущественно грузовых теплоходах, Волго-Донского пароходства направляются к Красноармейску для последующей отправки в районы Поволжья и в центральные районы страны. Незначительная часть грузов выгружается в порту Калач для местных нужд и для отправки по железной дороге в центральные районы страны.

7/ Соль /поваренная/ 10 - 15 тысяч тонн.

Из промыслов Верхнего Баскунчака соль поступает по железной дороге к Петропавловской пристани на Волге /часть Владимировки/. Здесь соль грузится в баржи и направляется к Красноармейску. От Красноармейска баржи с солью направляются через Волго-Донской канал к Ростову на Дону. Незначительная часть груза остается в портах Калач и Цимлянский для местных нужд и для отправки по железной дороге в районы Северного Кавказа. Основная часть соли поступает в порт Ростов на Дону для последующей отправки в районы Азово-Черноморского побережья и Крыма.

8/ Нефтепродукты 5 тысяч тонн.

В настоящее время перевозки нефтепродуктов по Волго-Донскому каналу не занимают сколько нибудь значительного об'ёма. В основном поток грузов нефтепродуктов предназначен для

местного потребления. Судя по высказываниям в газетах "Водный транспорт", в портах Волго-Донского пути не производятся работы по сооружению нефтебаз значительной ёмкости. Производятся лишь работы по оборудованию топливных баз, да и то пловучих для обеспечения потребностей флота в портах Калач и Цимлянский.

В бытность свою в Советском союзе я слышал от руководящих работников речного флота и "Главнефтесбыта" /от начальника пароходства "Волготанкер" КУЧКИНА и начальника Астраханского областного управления "Главнефтесбыт" ВОРОНЦОВА/, что сооружение Волго-Донского канала существенного значения на изменение направления нефтеперевозок по Волге не окажет. Если и будут перевозиться нефтепродукты по каналу, то лишь в очень незначительных количествах и преимущественно для местных нужд флота и сельского хозяйства. В дальнейшем, при условии создания в Ростовской области крупных предприятий нефтяной промышленности, возможно увеличение об'ёма нефтеперевозок по каналу, но это пока проблемы будущего.

Эти высказывания находят теперь свое подтверждение в газетах "Речной транспорт" и "Водный транспорт", где или вообще не упоминается о нефтеперевозках по каналу или, если и упоминается, то лишь в тех случаях, когда говорится о доставке нефтепродуктов для нужд флота.

О том, что перевозки нефтепродуктов по Волго²донскому каналу занимают очень малый об'ём можно судить и по тому, что в навигацию 1953 года и в последующие годы 80% всего об'ёма перевозок составляют перевозки угля и леса. В оставшихся 20% об'ёма

перевозок главное место занимают перевозки хлеба, строительных материалов, машин и оборудования.

Таким образом, перевозки нефтепродуктов по Волго-Донскому пути в настоящее время ставят своей целью - обеспечение нужд флота и местных потребителей /колхозов, совхозов, машино-тракторных станций, промышленных предприятий Ростовской области и Ставропольского края/.

Нефтепродукты поступают из Астраханских нефтебаз в суда пароходства "Волготанкер" /я предполагаю, что в самоходные баржи грузопод'емностью от 800 до 1200 тонн/ и направляются через Волго-Донской канал к местам перекачки. Т.е. суда Волго-Донского пароходства таким образом в перевозках нефтепродуктов не участвуют.

9/ Марганцевая руда 5 тысяч тонн.

Марганцевая руда поступает с Кавказа по железной дороге до Цимлянского порта. Здесь она перегружается в суда /несамоходные баржи/ Волго-Донского пароходства и направляется через Волго-Донской канал к Красноармейскому порту. Отсюда руда по Волге направляется во внутренние районы страны.

10. Металл 10 - 15 тысяч тонн.

Металл перевозится в основном в виде проката, листовой стали, профильной стали, поковок и литья.

Металл с Криворожских металлургических заводов поступает в порт Ростов на Дону. Здесь он грузится в суда /несамоходные баржи/ Волго-Донского пароходства и направляется через Волго-Донской канал к Красноармейску. Частично металл выгружается в Цимлянском порту для местных нужд и для отправки по железной дороге на Северный Кавказ. Очень незначительная часть металла выгружается в порту Калач для местных нужд и главным образом для отправки по железной дороге в центральные районы страны. Основная часть металла поступает в Красноармейск, откуда по Волге направляется во внутренние районы страны.

11/ Прочие грузы 5 тысяч тонн.

В число прочих грузов входят текстильные товары, бумага и бумажные изделия и товары широкого потребления, следующие с Волги к Дону, обычно в грузовых теплоходах, а также рыба и рыболовные товары и товары широкого потребления, следующие от Дона к Волге, обычно в грузовых теплоходах.

Таковы в основных чертах данные, характеризующие перевозки по Волго-Донскому каналу в навигацию 1952 и в навигацию 1953 года. Все эти данные, в особенности данные о перевозках в навигацию 1952 года получены путем обработки всех сведений о перевозках по каналу за 1952 год, сообщенных главным образом в газетах "Речной транспорт" за 1952 год.

3. Перевозки в навигацию 1954 года.

Каких либо, даже косвенных данных об об'еме перевозок в 1954 г. по Волго-Донскому каналу в советской печати не имеется. Однако, мы можем иметь представление о них, используя данные о перевозках в навигацию 1952 и в навигацию 1953 года, а также данных о росте перевозок в навигацию 1955 года. Из газет "Речной транспорт" за 1952 год нами выяснено, что об'ем перевозок грузов по Волго-Донскому каналу в навигацию 1952 года составлял 500 - 550 тысяч тонн. Из газет "Водный транспорт" и "Правда" за 1953 год известно, что в навигацию 1953 года запланирован рост об'ема перевозок по Волго-Донскому каналу в три раза по сравнению с об'емом перевозок, выполненным в навигацию 1952 года. Из газеты "Морской флот" от 16 июля 1952 года № 57 /статья лауреата Сталинской премии МИХАЙЛОВА под заголовком "Море в истории и современности"/ мы узнаем, что об'ем перевозок по Волго-Донскому каналу в навигацию 1955 года возрастет в 5 раз по сравнению с навигацией 1952 года. И наконец, при всем этом, в течение всех лет, с 1953 по 1955 годы 80% всего об'ема перевозок по каналу будут составлять перевозки угля и леса.

Исходя из этих данных, мы можем с большой долей точности определить об'ем перевозок по Волго-Донскому каналу в навигацию 1954 года, считая при этом, что:

а/ В навигацию 1954 года перевозки по каналу будут увеличены на 25% против перевозок в навигацию 1953 года,

б/ В навигацию 1955 года перевозки по каналу будут увеличены примерно на 32% против перевозок в навигацию 1954 года.

Исходя из вышеприведенных соображений, получим следующие данные, характеризующие об'ем перевозок по Волго-Донскому каналу в навигацию 1954 года:

Наименование грузов	Об'ем перевозок в тыс. тонн.
1. Уголь	900 - 980
2. Лес в плотах	400 - 440
3. Лесоматериалы	200 - 240
4. Стойматериалиы	95 - 100
5. Хлеб	135 - 140
6. Машины и оборудование	80 - 90
7. Соль поваренная	15 - 20
8. Нефтепродукты	20 - 25
9. Марганцевая руда	10 - 15
10. Металл	35 - 40
11. Прочие грузы	10 - 10
Итого	1900 - 2100

Примечание: Об'ем перевозок леса, выраженный в кубических метрах будет составлять:

4. Перевозки в навигацию 1955 года.

Об'ем перевозок в навигацию 1955 года по Волго-Донскому каналу будет характеризоваться следующими данными:

Наименование грузов	Об'ем перевозок в тыс. тонн.
1. Уголь	1800 - 1300
2. Лес в плотах	500 - 580
3. Лесоматериалы	300 - 360
4. Стойматериалы	110 - 120
5. Хлеб	150 - 160
6. Машины и оборудование	100 - 110
7. Соль поваренная	20 - 25
8. Нефтепродукты	25 - 30
9. Марганцевая руда	15 - 20
10. Металл	65 - 75
11. Прочие грузы	15 - 20
Итого	2500 - 2800

Примечание: Об'ем перевозок леса, выраженный в кубических метрах, будет составлять:

а/ Лес в плотах 833 - 915 тысяч кубометров,

б/ Лесоматериалы 600 - 720 тысяч кубометров.

5. Общий об'ем перевозок грузов и пассажиров по годам.

Сведя все сведения о перевозках по Волго-Донскому каналу в общую таблицу, получим следующие данные об об'еме перевозок грузов и пассажиров с 1952 по 1955 год включительно:

Наименование грузов	Об'ем перевозок грузов в тысячах тонн и пассажи- ров в тысячах человек по годам.			
	1952	1953	1954	1955
1. Уголь	100 - 110	700 - 770	900 - 980	1200 - 1300
2. Лес в плотах	70 - 75	350 - 380	400 - 440	500 - 580
3. Лесоматериалы	85 - 90	150 - 170	200 - 240	300 - 360
4. Строматериалы	70 - 75	80 - 85	95 - 100	110 - 120
5. Хлеб	100 - 110	120 - 130	135 - 140	150 - 160
6. Машины и обор.	55 - 60	65 - 70	80 - 90	100 - 110
7. Соль	10 - 15	10 - 15	15 - 20	20 - 25
8. Нефтепродукты	-	5 - 5	20 - 25	35 - 30
9. Марганцевая руда	-	5 - 5	10 - 15	15 - 20
10. Металл	-	10 - 15	35 - 40	65 - 75
11. Прочие грузы	10 - 15	5 - 5	10 - 10	15 - 20
Итого	500 - 550	1500 - 1650	1900 - 2100	2500 - 2800
Пассажиры	270	700	900	1100

-52-

ПОРТЫ ВОЛГО-ДОНСКОГО КАНАЛА.

В районе протяжения Волго-Донского судоходного пути имеется четыре порта и ряд пристаней и остановочных пунктов. Посколько порты являются главными перевалочными пунктами грузов на канале, то я считаю необходимым установить характер их работы. Пристани и остановочные пункты главным образом служат для обеспечения местных пассажирских перевозок и в грузообороте главных портов канала существенного значения не имеют.

1. Порт Красноармейск.

До ввода в эксплуатацию Волго-Донского канала Красноармейск был пристанью и входил в Сталинградский узел Сталинградского районного управления Волжского грузового пароходства. В ходе сооружения канала Красноармейская пристань была переоборудована в порт с подчинением Красноармейскому районному управлению Волго-Донского речного пароходства. Правда, следует отметить, что переоборудование причалов Красноармейского порта не закончено и значительный об'ем грузовых работ осуществляется на рейде. Здесь же, у входа в канал имеется крупный рейд для формирования и расформирования транзитных возов и производства погрузо-разгрузочных операций /перевалки грузов с борта судна на борт, обычно называемой "бортовой перевалки грузов"/.

В Красноармейском порту производится обработка грузов,

-53-

поступающих в Волго-Донской канал с Волги и выходящих с канала на Волгу. Эта обработка грузов производится двояким способом:

а/ Транзитные караваны, прибывающие на Красноармейский рейд переформировываются и уже судами Волго-Донского пароходства буксируются через канал к Дону или судами других речных пароходств /Волжского грузового и Волжского грузо-пассажирского/ буксируются по Волге.

б/ Грузы в судах прибывают в Красноармейск и здесь перевозятся в случае необходимости в суда Волго-Донского пароходства или других пароходств и направляются через канал к Дону или по Волге.

Способ обработки грузов в Красноармейском порту не имеет определенного, установившегося характера. Движение судов с грузами по речным путям определяется так называемыми регулировочными приказами министра. Допустим, что в июле месяце, караваны судов Волжского грузового пароходства, пришедшие в Красноармейский порт только переформировывались, а в августе регулировочный приказ потребует, чтобы в Красноармейске производилась перевалка грузов.

При распределении грузооборота Красноармейского порта по способу переработки грузов мной приняты условные данные о перевозке грузов, основанные на следующем. Лес с Волги поступает обычно в крупных плотах и для пропуска его по каналу, плоты необходимо расчленить на более мелкие, что связано с большим объемом грузовых операций. Лесоматериалы грусятся с лесопильных заводов Ставрополье. Release 2003/12/10 : CIA-RDP82-00047R000400070006-3

рудеванием и прочими грузами мной принят в размере 50% от общего потока их.

Грузооборот Красноармейского порта в навигации 1952 года можно охарактеризовать следующими данными:

Наименование грузов	Прибытие с Волги	Прибытие с Дона	Переформирование	Перегрузка
1. Уголь	-	75 - 80	75 - 80	-
2. Лес в плотах	70 - 75	-	-	70 - 75
3. Лесоматериалы	85 - 90	-	-	85 - 90
4. Строматериалы	70 - 75	-	75 - 75	-
5. Хлеб	-	80 - 88	80 - 88	-
6. Машины и оборудов.	35 - 35	18 - 16	25 - 35	23 - 16
7. Соль	10 - 15	-	10 - 15	-
8. Нефтепродукты	-	-	-	-
9. Марганцевая руда	-	-	-	-
10. Металл	-	-	-	-
11. Прочие грузы	8 - 10	8 - 5	5 - 10	5 - 5
Итого	278 - 300	170 - 189	265 - 303	183 - 186

Таким образом, в навигацию 1952 года Красноармейский порт принял 448 - 489 тысяч тонн грузов. При этом, погрузо-разгрузочные операции произведены с грузами в количестве 183 - 186 тысяч тонн, а 265 - 303 тысячи тонн грузов были только переформированы.

Грузооборот Красноармейского порта в навигацию 1953

Года можно охарактеризовать следующими данными:

Наименование грузов	Прибытие с Волги	Прибытие с Дона	Переформи- рование	Перегрузоч- ные работы
1. Уголь	-	660- 726	660- 726	-
2. Лес в плотах	350- 380	-	-	350- 380
3. Лесоматериалы	150- 170	-	-	150- 170
4. Строматериалы	80- 85	-	80- 85	-
5. Хлеб	-	95- 104	95- 104	-
6. Машины и оборудов.	35- 40	27- 26	35- 40	27- 26
7. Соль	10- 15	-	10- 15	-
8. Нефтепродукты	5- 5	-	-	-
9. Марганцевая руда	-	5- 5	5- 5	-
10. Металл	-	9- 13	9- 13	-
11. Прочие грузы	3- 3	1- 1	3- 3	1- 1
Итого	633- 698	797- 875	897- 991	528- 577

Таким образом, в навигацию 1953 года через Красноармейский порт прошло 1430-1573 тысяч тонн грузов. При этом, погрузо-разгрузочные операции были произведены с грузами в количестве 528-577 тысяч тонн, а ~~1430-1573~~ тонн грузов было только перевалено.

В навигацию 1954 года грузооборот Красноармейского порта будет выглядеть следующим примерно образом:

Наименование грузов	Прибытие с Волги	Прибытие с Дона	Переформи- рование	Перегрузоч- ные работы
1. Уголь	-	844- 920	844- 920	-
2. Лес в плотах	400- 440	-	-	400- 440
3. Лесоматериалы	200- 240	-	-	200- 240
4. Стойматериалиы	95- 100	-	95- 100	-
5. Хлеб	-	103- 107	103- 107	-
6. Машины и оборудов.	40- 45	36- 40	40- 45	36- 40
7. Соль	15- 20	-	15- 20	-
8. Нефтепродукты	20- 25	-	-	-
9. Марганцевая руда	-	10- 15	10- 15	-
10. Металл	-	26- 27	26- 27	-
11. Прочие грузы	5- 5	5- 5	5- 5	5- 5
Итого	775- 875	1024-1114	1138-1239	641- 725

Таким образом, в навигацию 1954 года через Красноармейский порт пройдет примерно 1799-1989 тысяч тонн грузов. При этом, погрузо-разгрузочные операции будут произведены с грузами в количестве 641-725 тонн.

В навигацию 1955 года грузооборот Красноармейского порта будет выглядеть примерно следующим образом:

Наименование грузов	Прибытие с Волги	Прибытие с Дона	Переформи- рование	Перегрузоч- ные работы
1. Уголь	-	1130-1223	1130-1223	-
2. Лес в плотах	500- 580	-	-	500- 580
3. Лесоматериалы	300- 360	-	-	300- 360
4. Строматериалы	110--120	-	110- 120	-
5. Хлеб	-	114- 123	114- 123	-
6. Машины и оборудов.	50- 60	42- 41	50- 60	42- 41
7. Соль	20 - 25	-	20- 25	-
8. Нефтепродукты	25- 30	-	-	-
9. Марганцевая руда	-	15- 20	15- 20	-
10. Металл	-	47- 50	47- 50	-
11. Прочие грузы	10- 10	2- 6	10- 10	2- 6
Итого	1015-1185	1350-1468	1496-1631	844- 987

Таким образом, в навигацию 1955 года через Красноармейский порт пройдет примерно 2365-2648 тысяч тонн грузов. При этом, погрузо-разгрузочные работы будут произведены с грузами в количестве 844-987 тонн, а 1496-1631 тысяч тонн будут переформированы.

2. Порт Калач.

До ввода в эксплуатацию Волго-Донского судоходного канала в Калаче на Дону была небольшая пристань, входившая в состав Волго-Донского речного пароходства. В ходе строительства канала пристань Калач была переоборудована в механизированный порт. Здесь построены пассажирский и грузовые причалы, кирпичные складские помещения. В порту имеется два порталных крана и установлена пловучая топливная база для снабжения судов топливом. В Калаче имеется также портовый флот в составе двух буксирных теплоходов мощностью главных двигателей по 150 лошадиных сил и четырех плашкоутов.

В порту Калач производится переработка грузов главным образом с воды на железную дорогу для направления в центральные районы страны, а также для отправки в верховья Дона.

Основными грузами, проходящими через порт Калач, являются: хлеб /наибольший об'ем/, лесоматериалы, уголь, строительные материалы, соль, машины и оборудование, металл, а также прочие грузы.

Перед портом Калач, в районе пристани Карповки, перед выходом из Волго-Донского канала в Чиглинское водохранилище, находится в Карповском водохранилище второй рейд для формирования и расформирования транзитных возов.

В нижеприводимых таблицах мной выведен грузооборот порта Калач и общий об'ем погрузо-разгрузочных работ, принятый с учетом

-59-

В навигацию 1952 года грузооборот порта Калач характеризовался примерно следующими данными:

Наименование грузов	Прибытие грузов в тысячах тонн	Увеличение объема на вариант переработки - судно-склад-железная дорога	Общий объем погрузо-разгрузочных работ
1. Хлеб	20- 22	15- 18	35- 40
2. Лесоматериалы	11- 13	9- 11	20- 24
3. Строматериалы	5- 6	3- 4	8- 10
4. Уголь	10- 12	8- 9	18- 21
5. Соль	1- 2	1- 2	2- 4
6. Машины и оборудов.	2- 3	1- 2	3- 5
7. Металл	-	-	-
8. Прочие грузы	1- 2	1- 2	2- 4
Итого	50- 60	38- 48	88- 108

Таким образом, грузооборот порта Калач в навигацию 1952 года составлял 50-60 тысяч тонн. Общий объем погрузо-разгрузочных работ составлял 88-108 тысяч тонн. Состав работы, включая обработка, равного 1.75-1.80.

В навигацию 1953 года грузооборот порта Калач характеризовался примерно следующими данными:

Наименование грузов	Прибытие грузов в тысячах тонн	Увеличение работ на вариант переработки - судно-склад-железная дор.	Общий об'ем погрузо-разгрузочных работ.
1. Хлеб	25- 26	20- 21	45- 47
2. Лесоматериалы	12- 14	10- 12	22- 26
3. Уголь	15- 16	10- 12	25- 28
4. Строматериалы	8- 10	5- 8	18- 18
5. Соль	1- 2	1- 2	2- 4
6. Машины и оборудов.	8- 4	1- 2	4- 6
7. Металл	1- 2	1- 2	2- 4
8. Прочие грузы	1- 1	1- 1	2- 2
Итого	66- 75	49- 60	115- 135

Таким образом, грузооборот порта Калач в навигацию 1953 года составлял примерно 66-75 тысяч тонн. Общий об'ем погрузо-разгрузочных работ составлял 115-135 тысяч тонн с учетом коэффициента переработки, равного 1,75-1,80.

В навигацию 1954 года грузооборот порта Калач будет характеризоваться примерно следующими данными:

Наименование грузов	Прибытие грузов в тысячах тонн	Увеличение об'ема на вариант переработки - судно-склад-железная дорога	Общий об'ем погрузо-разгрузочных работ
1. Хлеб	32- 33	25- 26	57- 59
2. Лесоматериалы	18- 20	15- 18	33- 38
3. Уголь	24- 25	20- 21	44- 46
4. Стойматериалы	10- 12	8- 10	18- 22
5. Соль	2- 3	2- 3	4- 6
6. Машины и оборудов.	4- 5	2- 3	6- 8
7. Металл	2- 5	4- 5	8- 10
8. Прочие грузы	2- 2	2- 2	4- 4
Итого	96- 105	78- 88	174- 193

Таким образом, грузооборот порта Калач в навигацию 1954 года будет примерно составлять 96-105 тысяч тонн. Общий об'ем погрузо-разгрузочных работ будет составлять 174-193 тысячи тонн, с учетом коэффициента переработки, равного 1,80-1,83.

В навигацию 1955 года грузооборот порта Калач будет характеризоваться примерно следующими данными:

Наименование грузов	Прибытие грузов в тысячах тонн	Увеличение об'ёма на вариант переработки - судно-склад-железная дорога	Общий об'ём погрузо-разгрузочных работ
1. Хлеб	36- 37	30- 31	66- 68
2. Лесоматериалы	25- 26	20- 22	45- 48
3. Уголь	30- 32	25- 26	55- 58
4. Стойматериалы	16- 18	12- 15	28- 33
5. Соль	3- 4	2- 4	6- 8
6. Машины и оборудов.	8- 9	5- 6	13- 15
7. Металл	8- 10	8- 10	16- 20
8. Прочие грузы	3- 4	3- 4	6- 8
Итого	129 - 140	106 - 118	235- 258

Таким образом, грузооборот порта Калач в навигацию 1955 года будет примерно составлять 129-140 тысяч тонн. Общий об'ём погрузо-разгрузочных работ будет составлять примерно 235-258 тысяч тонн, с учётом коэффициента перевалки, равного 1,80-1,85.

3. Цимлянский порт.

До сооружения Волго-Донского канала в станице Цимлянской существовала небольшая пристань. В ходе строительства канала, эта пристань была переоборудована в один из крупных на Волго-Донском пути портов.

Цимлянский порт является главной базой перевалки леса и лесоматериалов с воды на железнную дорогу для отправки его в Ставропольский край и прилегающие к нему области, а также в районы Кавказа.

Кроме этого, в Цимлянском порту перегружается с железной дороги на воду значительное количество грузов хлеба, поступающих в порт с Северного Кавказа /Кубани/ и затем хлебные грузы через Волго-Донской канал направляются к Волге.

Помимо леса и хлеба, в Цимлянском порту обрабатываются грузы угля, строительных материалов, машин и оборудования, соли, марганцевой руды, металла и прочих грузов.

Исходя из характера расположения порта, грузооборот его складывается из прибывающих к нему с воды грузов и отправляемых по воде грузов, которые поступили в порт по железной дороге.

Общий об'ем погрузо-разгрузочных работ в порту будет складываться из общего его грузооборота и увеличения за счет вариантов переработки грузов /коэффициента переработки/, зависящих от степени организации движения грузов и согласованности в работе между железнодорожными организациями и организациями речного транспорта.

В навигацию 1952 года грузооборот Чимлянского порта характеризовался примерно следующими данными:

Наименование грузов	Прибытие в тысячах тонн	Отправка в тысячах тонн	Увеличение об'ема на варианты работ		Общий об'ем по-грузо-раз-грузочных работ
	Судно-склад-же-лезнай дорога	Железная дорога-склад-судно			
1. Лес в плотах	20- 22	-	20- 22	-	40- 44
2. Лесоматериалы	20- 28	-	15- 18	-	35- 40
3. Хлеб	-	32- 35	-	25- 26	57- 61
4. Уголь	15- 18	-	18- 15	-	37- 38
5. Строматериалы	8- 10	-	8- 10	-	16- 20
6. Машины и оборуд.	5- 6	-	5- 6	-	10- 12
7. Соль	2- 3	-	2- 3	-	4- 6
8. Прочие грузы	2- 3	-	2- 3	-	4- 6
Итого	72- 84	32- 35	64- 77	25- 26	183-222

Таким образом, грузооборот Цимлянского порта в навигацию 1952 года составлял 104-119 тысяч тонн. Общий об'ем погрузо-разгрузочных работ составил 193 822 тонн, из которых 100 000 тонн пришепта пе-
реработки, равного 1.85-1.87.

В навигацию 1953 года грузооборот Цимлянского порта характеризовался примерно следующими данными:

Наименование грузов	Прибытие	Отправка	Увеличение об'ема на варианты работ		Общий об'ем погрузо-разгрузочных работ
	в тыся- чах тонн	в тыся- чах тонн	Судно- склад-же- лезнaya дорога	Железная дорога- склад- судно	
1. Лес в плотах	90-100	-	90-100	-	180-200
2. Лесоматериалы	30- 32	-	25- 26	-	55- 58
3. Хлеб	-	40- 42	-	30- 35	70- 77
4. Уголь	25- 28	-	20- 22	-	45- 50
5. Стойматериалы	10- 12	-	6- 8	-	16- 20
6. Машины и оборуд.	6- 8	-	3- 4	-	9- 12
7. Соль	2- 3	-	2- 3	-	4- 6
8. Марганцевая руда	-	5- 5	-	-	5- 5
9. Прочие грузы	1- 2	-	1- 2	-	2- 4
Итого	164-185	45- 47	147-165	30- 35	386-432

Таким образом, грузооборот Цимлянского порта в навигацию 1953 года составлял примерно 209-232 тысячи тонн. Общий об'ем погрузо-разгрузочных работ составлял примерно 386-432 тысячи тонн, с учетом коэффициента переработки, равного 1,85-1,87.

В навигацию 1954 года грузооборот Цимлянского порта будет характеризоваться примерно следующими данными:

Наименование грузов	Прибытие	Отправка	Увеличение об'ема на варианты работ		Общий об'ем погрузо-разгрузочных работ
	в тысячах тонн	в тысячах тонн	Судно-склад-же-лезнaya	Железная дорога-склад-судно	
1. Дерево в плотах	100-110	-	100-110	-	200-220
2. Лесоматериалы	35- 38	-	28- 30	-	63- 68
3. Хлеб	-	45- 48	-	35- 36	80- 84
4. Уголь	32- 35	-	25- 26	-	57- 61
5. Стойматериалы	15- 18	-	10- 12	-	25- 30
6. Машины и оборудование	10- 12	-	6- 7	-	16- 19
7. Соль	3- 5	-	3- 5	-	6- 10
8. Марганцевая руда	-	10- 15	-	5- 7	15- 22
9. Металл	5- 8	-	3- 4	-	8- 12
10. Прочие грузы	1- 2	1- 2	-	-	2- 4
Итого	201-228	56- 65	175-194	40- 43	472-530

Таким образом, грузооборот Цимлянского порта в навигацию 1954 года будет составлять 257-293 тысяч тонн. Общий об'ем погрузо-разгрузочных работ будет 472-530 тысяч тонн, с учетом коэффициента переработки, равного 1.81-1.84.

В навигацию 1955 года грузооборот Цимлянского порта будет характеризоваться примерно следующими данными:

Наименование грузов	Прибытие	Отправка	Увеличение об'ема на варианты работ		Общий об'ем погрузо-разгрузочных работ
	в тыся- чах тонн	в тыся- чах тонн	Судно- склад-же- лезнaya дорога	Железная дорога- склад- судно	
1. Лес в плотах	115-118	-	115-118	-	230-236
2. Лесоматериалы	38- 40	-	30- 32	-	68- 72
3. Хлеб	-	55- 58	-	40- 45	95-103
4. Уголь	40- 45	-	30- 35	-	70- 80
5. Стойматериалы	20- 22	-	15- 18	-	35- 40
6. Машины и оборуд.	15- 18	-	7- 8	-	22- 26
7. Соль	5- 6	-	5- 6	-	10- 12
8. Марганцевая руда	-	15- 20	-	6- 8	21- 28
9. Металл	10- 15	-	5- 8	-	15- 23
10. Прочие грузы	2- 3	2- 3	-	-	4- 6
Итого	245-267	72- 81	207-225	46- 53	570-626

Таким образом, грузооборот Цимлянского порта в навигацию 1955 года будет примерно составлять 317-348 тысяч тонн. Общий об'ем погрузо-разгрузочных работ будет примерно 570-626 тысяч тонн, с учетом коэффициента переработки, равного 1,80.

4. Порт Ростов на Дону.

Порт Ростов на Дону является самым крупным портом в системе Волго-Донского речного пароходства. Через этот порт идет основной поток всех грузов, направляемых с Волги к Дону и в обратном направлении - с Дона к Волге.

В связи с предстоящим резким увеличением об'ема грузооборота порта Ростов на Дону, он был в ходе работ по сооружению Волго-Донского судоходного канала пополнен погрузо-разгрузочными механизмами и расширен. В частности, в порту построен новый крупный склад для грузов большой скорости. Все погрузо-разгрузочные операции в этом складе механизированы. В порту смонтированы два новых порталных крана и кроме того, порту переданы три новых пловучих крана.

В газетах "Речной транспорт" за 1952 год имеются сообщения о том, что в связи с вводом в эксплуатацию Волго-Донского судоходного канала увеличится об'ем грузооборота Ростовского порта примерно в два- два с половиной раза против грузооборота порта в навигацию 1951 года. Я считаю, что здесь имеется в виду увеличение грузооборота порта в навигацию 1953 года и в последующие годы, так как об'ем грузопотока по Волго-Донскому каналу в навигацию 1952 года не является показательным в силу того, что канал находился в эксплуатации только часть навигации.

В данном случае я буду рассматривать только часть грузооборота Ростовского на Дону порта, относящегося лишь к перевозкам грузов по Волго-Донскому каналу.

В навигацию 1952 года грузооборот Ростовского на Дону порта характеризовался примерно следующими данными:

Наименование грузов	Прибытие	Отправка	Увеличение об'ема на варианты работ		Общий об'ем погрузо-разгрузочных работ
	в тыся- чах тонн	в тыся- чах тонн	Судно- склад-же- лезнaya	Железная дорога- склад- дорога	
1. Уголь	-	100-110	-	75- 80	175-190
2. Лес в плотах	50- 53	-	50- 53	-	100-106
3. Лесоматериалы	54- 55	-	30- 35	-	84- 90
4. Стойматериалы	57- 59	-	40- 42	-	97-101
5. Хлеб	-	68- 75	-	40- 42	108-117
6. Машины и оборуд.	35- 35	20- 25	20- 22	15- 16	90- 98
7. Соль	7- 10	-	7- 10	-	14- 20
8. Прочие грузы	5- 5	2- 5	-	-	7- 10
Итого	208-217	190-215	147-162	130-138	675-732

Таким образом, грузооборот Ростовского на Дону порта в навигацию 1952 года составлял 398-432 тысячи тонн. Общий об'ем погрузо-разгрузочных работ составлял 675-732 тысячи тонн, с учетом коэффициента переработки грузов, равного 0,9.

В навигацию 1953 года грузооборот Ростовского на Дону порта характеризовался примерно следующими данными:

Наименование грузов	Прибытие	Отправка	Увеличение об'ема на варианты работ		Общий об'ем погрузо-разгрузочных работ
	в тыся- чах тонн	в тыся- чах тонн	Судно- склад-же- лезнaya дорога	Железная дорога- склад- судно	
1. Уголь	-	700-770	-	500-550	1200-1320
2. Лес в плотах	260-280	-	260-280	-	520- 560
3. Лесоматериалы	108-124	-	75- 80	-	183- 204
4. Стойматериалы	62- 63	-	50- 55	-	112- 118
5. Хлеб	-	80-88	-	60- 65	140- 153
6. Машины и оборуд.	89- 32	30- 30	15- 20	20- 20	94- 102
7. Соль	7- 10	-	7- 10	-	14- 20
8. Металл	-	10- 15	-	10- 15	20- 30
9. Прочие грузы	2- 1	2- 2	-	-	4- 3
Итого	468-510	822-905	407-445	590-650	2287-2510

Таким образом, грузооборот Ростовского на Дону порта в навигацию 1953 года составлял примерно 1290-1415 тысяч тонн. Общий об'ем погрузо-разгрузочных работ составлял примерно 2287-2510 тысяч тонн, с учетом коэффициента переработки, равного 1,77.

В навигацию 1954 года грузооборот Ростовского на Дону порта будет характеризоваться примерно следующими данными:

Наименование грузов	Прибытие в тысячах тонн	Отправка в тысячах тонн	Увеличение об'ема на варианты работ		Общий об'ем погрузо-разгрузочных работ
			Судно-склад-железная дорога	Железная дорога-склад-судно	
1. Уголь	-	900-980	-	700-750	1600-1730
2. Лес в плотах	300-330	-	300-330	-	600- 660
3. Лесоматериалы	147-182	-	90- 95	-	237- 277
4. Строматериалы	70- 70	-	55- 60	-	125- 130
5. Хлеб	-	90- 92	-	65- 70	155- 162
6. Машины и оборудование	30- 33	40- 45	15- 20	25- 30	110- 128
7. Соль	10- 12	-	10- 12	-	20- 24
8. Металл	-	35- 40	-	35- 40	70- 80
9. Прочие грузы	2- 1	4- 3	-	-	6- 4
Итого	559-628	1069-1160	470-517	825-890	2923-3195

Таким образом, грузооборот Ростовского на Дону порта в навигацию 1954 года будет примерно составлять 1628-1788 тысяч тонн. Общий об'ем погрузо-разгрузочных работ будет составлять примерно 2923-3195 тысяч тонн, с учетом коечного перевалки равного 1,78-1,80.

В навигацию 1955 года грузооборот Ростовского на Дону порта будет характеризоваться примерно следующими данными:

Наименование грузов	Прибытие	Отправка	Увеличение об'ема на варианты работ		Общий об'ем погрузо-разгрузочных работ
	в тысячах тонн	в тысячах тонн	Судно-склад-же-лезнaya	Железная дорога	
1. Уголь	-	1200-1300	- 900	900-950	2100-2250
2. Лес в плотах	385-462	-	385-462	-	770-924
3. Лесоматериалы	237-294	-	140-150	-	377- 444
4. Стойматериалы	74- 80	-	60- 65	-	134- 145
5. Хлеб	-	95- 102	-	70- 75	165- 177
6. Машины и оборуд.	35- 42	50- 58	20- 25	30- 35	135- 152
7. Соль	12- 15	-	12- 15	-	24- 30
8. Металл	-	65- 75	-	50- 55	115- 130
9. Прочие грузы	8- 7	3- 7	-	-	11- 14
Итого	751-900	1413-1534	617-717	1050-1115	3831-4266

Таким образом, грузооборот Ростовского на Дону порта в навигацию 1955 года будет примерно составлять 3164-2434 тысячи тонн. Общий об'ем погрузо-разгрузочных работ будет составлять 3831-4266 тысяч тонн.

5. Общее примечание к грузообороту портов.

1/ Данные о количестве грузов, обработанных путем перфорирования /транзитные грузы/ и путем погрузо-разгрузочных операций в Красноармейском порту мной выведены для идеального случая работы, а именно - когда четко отрегулированы перевозки между смежными пароходствами. Практически же об'ем погрузо-разгрузочных работ в Красноармейском порту может иметь больший об'ем.

2/ В об'еме грузооборота портов мной не включена обработка нефтепродуктов ввиду специфики организации нефтеперевозок и сдачи нефтегрузов в портах выгрузки клиентуре.

3/ При переводе весовых единиц леса /тонн/ в объемные /кубические метры/ мной приняты следующие установленные в Советском союзе соотношения:

а/ 1 кубический метр сухого леса весит 0,5 тонны,

б/ 1 кубический метр сырого леса весит 0,6 тонны.

• •

ХАРАКТЕРИСТИКА ОСНОВНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ХОДОВОГО ВРЕМЕНИ СУДОВ

Поскольку ходовое время является главнейшим элементом рейсооборотов судов и от него зависит провозная способность флота, то в настоящем разделе я считаю необходимым рассмотреть основные элементы ходового времени судов различного типа при работе их в условиях Волго-Донского судоходного пути.

Общее ходовое время будет складываться в данном случае из чистого ходового времени и дополнительных операций в ходу /плотование, перебуксировка возов, швартовые операции/.

В Советском Союзе для определения провозной способности флота установлена формула, в которой имеется математическая зависимость между следующими величинами:

- а/ Грузопод'емностью судна,
- б/ Коэффициентом использования грузопод'емности судна,
- в/ Продолжительностью эксплуатационного периода в сутках,
- г/ Продолжительностью ходового времени судна,
- д/ Продолжительностью стояночного времени судна, находящейся в прямой зависимости от грузопод'емности судна, коэффициента загрузки его в прямом и обратном направлении и в обратной зависимости от среднесуточной валовой нормы грузовых работ в порту.

Мной будут рассмотрены элементы ходового времени основных типов судов, работающих в Волго-Донском судоходном пути - буксирных пароходов-плотоводов, буксирных теплоходов-плотоводов, буксирных пароходов и теплоходов с баржами /при буксировке обычным способом и способом толкания/, грузовых теплоходов, пассажирских теплоходов и пароходов.

-75-

1. Буксируные пароходы-плотоводы.

1/ Расстояние Красноармейск - Калач	- 101 километр /км/,
2/ Расстояние Калач - Ростов на Дону	- 439 километров/ км/,
3/ Скорость с возом	- 5-7 километров в час /км/час
4/ Скорость порожнем	- 16-18 километров в час,
5/ Время шлюзования в одном шлюзе	- 15-20 минут,
6/ Общее время шлюзования в 13 шлюзах	- 195-260 минут,
7/ Ходовое время в канале /101 км/ с возом	- 17,4-24,3 час ов ,
8/ Ходовое время по Дону /439 км/ с возом	- 63,2-88,5 часа,
9/ Общее ходовое время с возом /540 км/	- 80,6-112,8 часа,
10/ Ходовое время в канале порожнем	- 8,9-10,6 часа,
11/ Ходовое время по Дону порожнем	- 24,7-27,9 часа,
12/ Общее ходовое время порожнем /540 км/	- 33,6-38,5 часа,
13/ Время перебуксировки	- 0,5 часа,
14/ Время на швартовые операции	- 0,5 часа.

Примечание: а/ В ходовом времени с возом и порожнем от Калача до Ростова на Дону мной учтено и время на шлюзование в шлюзах № 14 и № 15.

б/ При расчете элементов ходового времени мной не учтены случающиеся задержки в ходу судна из-за ожидания шлюзования встречных судов и из-за штормов ^в Цимлянском водохранилище.

2. Буксируемые теплоходы-плотоводы.

1/ Расстояние Красноармейск - Калач	- 101	км
2/ Расстояние Калач - Ростов на Дону	- 439	км
3/ Скорость с возом	- 6-8	км/час
4/ Скорость порожнем	- 18-20	км/час
5/ Время шлюзования в одном шлюзе	- 15-30	минут
6/ Общее время шлюзования в 13 шлюзах	- 195-260	минут
7/ Ходовое время в канале /101км/ с возом	15,9 - 21,3	часа
8/ Ходовое время по Дону /439 км/ с возом	- 55,5-73,7	часа
9/ Общее ходовое время с возом /540 км/	- 71,4-95,0	часов
10/ Ходовое время в канале порожнем	- 8,4-9,9	часа
11/ Ходовое время по Дону порожнем	- 22,4-24,9	часа
12/ Общее ходовое время порожнем /540 км/	- 30,8-34,8	часа
13/ Время перебуксировки	- 30	минут
14/ Время на швартовые операции	- 30	минут

Примечание: а/ В ходовом времени с возом и порожнем от Калача до Ростова на Дону мной учтено и время шлюзования в шлюзах № 14 и № 15.

б/ При расчете элементов ходового времени мной не учтены случающиеся задержки в ходу судна из-за ожидания шлюзования встречных судов и из-за штормов в Цимлянском водохранилище.

3. Буксирные теплоходы с баржами.

1/ Расстояние Красноармейск - Калач	- 101	км
2/ Расстояние Калач - Ростов на Дону	- 439	км
3/ Скорость с возом	- 9-11	км/час
4/ Скорость порожнем	- 18-20	км/час
5/ Время шлюзования в одном шлюзе	- 14-18	минут
6/ Общее время шлюзования в 13 шлюзах	- 182-234	минут
7/ Ходовое время в канале с возом	- 12,2-15,2	часа
8/ Ходовое время по Дону с возом	- 40,5-49,4	часа
9/ Общее ходовое время с возом /540 км/	- 52,7-64,6	часа
10/ Ходовое время в канале порожнем	- 8,1-9,6	часа
11/ Ходовое время по Дону порожнем	- 22,4-24,9	часа
12/ Общее ходовое время порожнем	- 30,5-34,5	часа
13/ Время перебуксировки	- 30	минут
14/ Время на швартовые операции	- 30	минут

Примечание: а/В ходовом времени с возом и порожнем от Калача до Ростова на Дону мной учтено и время шлюзования в шлюзах № 14 и № 15.

б/ При расчете элементов ходового времени мной не учтены случающиеся задержки в ходу судна из-за ожидания шлюзования встречных судов и из-за штормов в Цимлянском водохранилище.

4. Буксирные теплоходы с баржами методом толкания.

1/ Расстояние Красноармейск - Калач	- 101	км
2/ Расстояние Калач - Ростов на Дону	- 439	км
3/ Скорость с возом	- 13-14	км/час
4/ Скорость порожнем	- 18-20	км/час
5/ Время шлюзования в одном шлюзе	- 14-18	минут
6/ Общее время шлюзования в 13 шлюзах	- 182-234	минуты
7/ Ходовое время в канале с возом	- 10,2-11,8	часа
8/ Ходовое время по Дону с возом	- 31,9-34,3	часа
9/ Общее ходовое время с возом	- 42,1-46,1	часа
10/ Ходовое время в канале порожнем	- 8,1-9,6	часа
11/ Ходовое время по Дону порожнем	- 22,4-24,9	часа
12/ Общее ходовое время порожнем	- 30,5-34,5	часа
13/ Время погрузки	- 30	минут
14/ Время на швартовые операции	- 30	минут

Примечание: а/ В ходовом времени с возом и порожнем от Калача до Ростова на Дону мной учтено и время шлюзования в шлюзах № 14 и № 15.

б/ При расчете элементов ходового времени мной не учтены случающиеся задержки в ходу судна из-за ожидания шлюзования встречных судов и из-за штормов в Цимлянском водохранилище.

5. Буксирные пароходы с баржами.

1/ Расстояние Красноармейск - Калач	- 101	км
2/ Расстояние Калач - Ростов на Дону	- 439	км
3/ Скорость с возом	- 8-9	км/час
4/ Скорость порожнем	- 16-18	км/час
5/ Время шлюзования в одном шлюзе	- 14-18	минут
6/ Время шлюзования общее в 13 шлюзах	- 182-234	минуты
7/ Ходовое время в канале с возом	- 14,2-16,6	часа
8/ Ходовое время по Дону с возом	- 49,4-55,4	часа
9/ Общее ходовое время с возом	- 63,6-72,0	часа
10/ Ходовое время в канале порожнем	- 8,6-10,3	часа
11/ Ходовое время по Дону порожнем	- 24,7-27,9	часа
12/ Общее ходовое время порожнем	- 33,3-38,2	часа
13/ Время перебуксировки	- 30	минут
14/ Время на швартовые операции	- 30	минут

Примечание: а/ В ходовом времени с возом и порожнем от Калача до Ростова на Дону мной учтено и время шлюзования в шлюзах № 14 и № 15.

б/ При расчете элементов ходового времени мной не учтены случающиеся задержки в ходу судна из-за ожидания шлюзования встречных судов и из-за штормов в Цимлянском водохранилище.

-80-

6. Буксируемые пароходы с баржами методом толкания.

1/ Расстояние Красноармейск - Калач	- 101	км
2/ Расстояние Калач - Ростов на Дону	- 43 ⁹	км
3/ Скорость с возом	- 12-13	км/час
4/ Скорость порожнем	- 16-18	км/час
5/ Время шлюзования в одном шлюзе	- 14-18	минут
6/ Общее время шлюзования в 13 шлюзах	- 182-234	минуты
7/ Ходовое время в канале с возом	- 10,8-12,4	часа
8/ Ходовое время по Дону с возом	- 34 ³ -37,1	часа
9/ Общее ходовое время с возом	- 45,1-49,5	часа
10/ Ходовое время в канале порожнем	- 8,6-10,3	часа
11/ Ходовое время по Дону порожнем	- 24,7-27,9	часа
12/ Общее ходовое время порожнем	- 33,8-38,2	часа
13/ Время перебуксировки	- 30	минут
14/ Время на швартовые операции	- 30	минут

Примечание: а/ В ходовом времени с возом и порожнем от Калача до Ростова на Дону мной учтены и время шлюзования в шлюзах № 14 и № 15.

б/ При расчете элементов ходового времени мной не учтены случающиеся задержки в ходу судна из-за ожидания шлюзования встречных судов и из-за штормов в Цимлянском водохранилище.

-81-

7. Грузовые теплоходы. /сухогрузные/

1/ Расстояние Красноармейск - Калач	- 101	км
2/ Расстояние Калач - Ростов на Дону	- 439	км
3/ Скорость в грузу	- 14-15	км/час
4/ Скорость порожнем	- 18-20	км/час
5/ Время шлюзования в одном шлюзе	- 12-16	минут
6/ Общее время шлюзования в 13 шлюзах	- 156-208	минут
7/ Ходовое время в канале в грузу	- 9,3-10,5	часа
8/ Ходовое время по Дону в грузу	- 39,7-31,8	часа
9/ Общее ходовое время в грузу	- 39,0-42,3	часа
10/ Ходовое время в канале порожнем	- 7,6-8,9	часа
11/ Ходовое время по Дону порожнем	- 22,4-24,9	часа
12/ Общее ходовое время порожнем	- 30,0-33,8	часа
13/ Время на швартовые операции	- 15 минут	

Примечание: а/ В ходовом времени с возом и порожнем от Калача до Ростова на Дону мной учтено и время шлюзования в шлюзах № 14 и № 15.

б/ При расчете ходового времени мной не учтены случающиеся задержки в ходу судна из-за ожидания шлюзования встречных судов и из-за штормов в Цимлянском водохранилище.

-82-

8. Пассажирские пароходы и теплоходы.

1/ Расстояние Красноармейск - Калач	- 101	км
2/ Расстояние Калач - Ростов на Дону	- 439	км
3/ Скорость в грузу	- 14-16	км/час
4/ Время шлюзования в одном шлюзе	- 14-18	минут
5/ Общее время шлюзования в 13 шлюзах	- 182-234	минуты
6/ Ходовое время в канале	- 9,3-11,2	часа
7/ Ходовое время по Дону	- 27,9-31,8	часа
8/ Общее ходовое время	- 37,2-43,0	часа
9/ Время на швартовые операции	- 15	минут

Примечания: а/ В ходовом времени судов от Калача до Ростова на Дону мной учтено и время шлюзования в шлюзах № 14 и № 15.

б/ При расчете элементов ходового времени мной не учтены случающиеся задержки в ходу судна из-за ожидания шлюзования встречных судов и из-за штормов в Цимлянском водохранилище.

в/ Обычное время рейсаоборота пассажирских судов от Сталинграда до Ростова на Дону составляет 96 часов или около 94 часов от Красноармейска до Ростова на Дону.

9. Общие примечания к разделу о характеристике
ходового времени судов.

1/ Данные о скоростях различных типов судов, времени
шлюзования и времени прохождения их по Волго-Донскому судоход-
ному пути получены мной из газет "Речной транспорт" за 1952 год.

2/ На Волго-Донском канале в навигацию 1952 года и в
навигацию 1953 года в отдельных случаях практиковалось шлюзование
двух и даже трех судов одновременно.

3/ За остаток навигации 1952 года /с 1 июня и по день
закрытия навигации/ через Волго-Донской канал прошло около 1500
пловучих единиц - самоходных судов, барж, плотов, дебаркадеров,
земснарядов и т.д.

4/ С начала навигации 1953 года /с 1 апреля/ и по 1 июня
1953 года по Волго-Донскому каналу прошло около 500 судов и про-
изведено около 4000 шлюзований.

5/ В Советском союзе принятые следующие сокращения единиц и размерностей:

а/ Километр - км

б/ Метр - м

в/ Скорость километров в час - км/час

г/ Время в часах - час. или ч.

д/ Время в минутах м. или иногда мин.

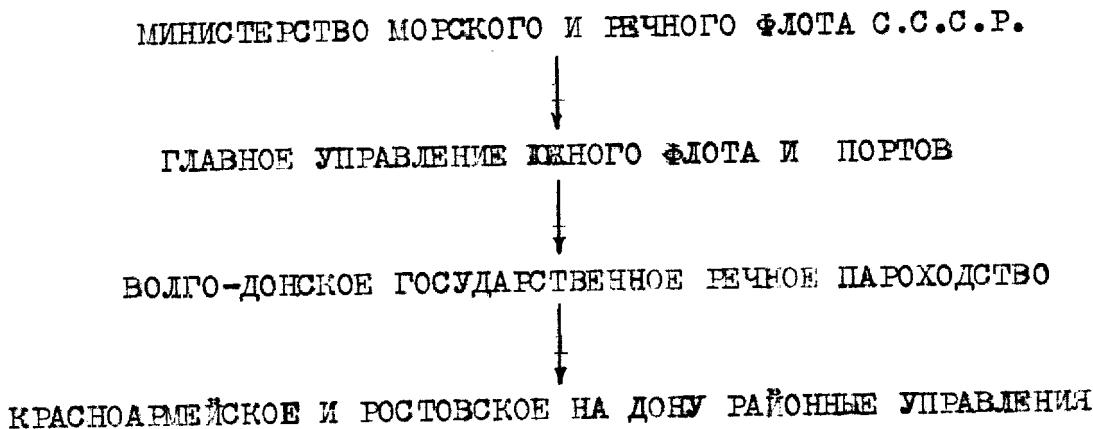
Эти сокращения мной приведены для разъяснения применявшихся
мной в документе иногда единиц или размерностей.

СТРУКТУРА РУКОВОДСТВА НА КАНАЛЕ, ОРГАНИЗАЦИЯ
И ПЛАНИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК

1. Структура руководства.

Эксплуатация всего Волго-Донского судоходного пути находится непосредственно в ведении Красноармейского и Ростовского на Дону районных управлений Волго-Донского Государственного речного пароходства, входящего в систему Главного управления южного флота и портов Министерства морского и речного флота Союза С.С.Р.

Схема управления будет выглядеть следующим образом:



Таким образом, для организации работы флота и портов на Волго-Донском судоходном пути /Сталинград - Ростов на Дону/ Волго-Донское речное пароходство имеет два районных управления:

- а/ Красноармейское,

-85-

Красноармейское районное управление обеспечивает организацию движения флота и работу портов и пристаней в районе между Красноармейском и Калачем и в ведении управления находятся:

1/ Береславский эксплуатационный район /агентство/, обеспечивающий движение флота и работу пристаней на участке - Варваровское, Береславское и Карповское водохранилища.

2/ Порты Красноармейск, Калач, пристани и остановочные пункты между Красноармейском и Калачем.

3/ Волжский и Береславский районы гидротехнических сооружений /в административном отношении/, обеспечивающие нормальную работу гидротехнических сооружений и бесперебойный пропуск судов через шлюзы и водохранилища.

4/ Судоремонтные мастерские в Красноармейске и Калаче.

Ростовское на Дону районное управление обеспечивает организацию работы портов и движения флота в районе между Ростовом на Дону и Калачем и в ведении управления находятся:

1/ Цимлянский эксплуатационный район /агентство/, обеспечивающий движение флота и работу пристаней в районе Цимлянского водохранилища.

2/ Порты Ростов на Дону и Цимлянский, а также пристани между Ростовом на Дону и Цимляческим.

3/ Цимлянский район гидротехнических сооружений /в административном отношении/, обеспечивающий нормальную работу гидротехнических сооружений и бесперебойный пропуск судов по водохранилищу.

4/ Судоремонтные мастерские в Цимлянске.

-86-

Помимо районных управлений в систему Волго-Донского па-роходства входят:

1/ Донское бассейновое управление пути, обеспечивающее поддержание судоходного пути и гидротехнических сооружений в исправном техническом состоянии, а также обеспечивающее бесперебойное действие судоходной обстановки /маяков, буев, бакенов, створных знаков и т.д./.

2/ Цимлянское лодмейстерство, имеющее от Цимлянска до Калача четыре дистанции.

3/ Судоремонтный завод "Красный флот" в Ростове на Дону.

4/ Судоремонтный завод "Красный Дон" в Ростове на Дону.

В данном случае мной учтены только те организации Волго-Донского пароходства, которые связаны с эксплуатацией Волго-Донского судоходного пути.

2. Система управления.

Управление в системе Волго-Донского судоходного пути осуществляется по следующим линиям:

а/ Эксплуатации флота и портов,

б/ Технической эксплуатации флота и судоремонта,

в/ Планово-финансовой,

г/ Общей административной.

а/ Управление по линии эксплуатации флота осуществляется отделами эксплуатации районных управлений. Общее оперативное

планирование и руководство движением флота осуществляется службой эксплуатации Волго-Донского пароходства.

б/ Управление по линии эксплуатации портов и пристаней осуществляется отделами портов районных управлений. Общее руководство и организация работы портов осуществляется отделом портов Волго-Донского пароходства.

в/ Руководство в области технической эксплуатации флота и судоремонта в системе районных управлений осуществляется механико-судовыми отделами районных управлений. Общее руководство работой в области технической эксплуатации флота и судоремонта осуществляет межанико-судовая служба Волго-Донского пароходства. Общее руководство деятельностью промышленных предприятий осуществляется отделом промышленных предприятий Волго-Донского пароходства.

г/ Работа в областях - плановой и финансовой в районных управлении осуществляется плановыми и финансовыми отделами, а также бухгалтериями. Общее руководство и работа в плановой и финансовой областях осуществляется плановым и финансовым отделами, а также бухгалтерией Волго-Донского пароходства.

д/ Управление по линии общей административной осуществляется отделами и службами Волго-Донского пароходства через соответствующие отделы районных управлений.

Все отделы и службы пароходства находятся под руководством соответствующих отделов и служб Главного управления или Министерства /если нет одноименных отделов или служб в системе Главного управления/.

3. Организация планирования в системе пароходства.

Организация планирования работы в системе Волго-Донского пароходства осуществляется следующим образом.

Примерно в июле - августе месяцах каждого года плановый отдел пароходства, совместно с другими службами и отделами, разрабатывает контрольные цифры /проект плана/ на следующий год, исходя из предполагаемого об'ема перевозок. Цифры предполагаемого об'ема перевозок даются Министерством через Главное управление.

В контрольных цифрах определяются:

- а/ потребное количество флота,
- б/ об'ем работы портов,
- в/ об'ем работы управления пути,
- г/ об'ем работы промышленных предприятий,
- д/ контингент /численность/ работников по категориям,
- е/ Потребный фонд заработной платы на содержание работников
- ж/ Потребные виды и количество материалов, их стоимость,
- з/ Потребное количество топлива, смазочных и обтирочных материалов и их стоимость,
- и/ Прочие виды расходов, потребных для деятельности пароходства и его хозяйств.

Эти контрольные цифры представляются в плановый отдел Главного управления южного флота и портов Министерства. Здесь эти контрольные цифры проверяются и составляются общие контрольные цифры по всем организациям и предприятиям, входящим в систему данного Главного управления, т.е. контрольные цифры Главка.

-89-

От Главного управления контрольные цифры представляются в планово-экономическое управление Министерства, где они проверяются. Затем в планово-экономическом управлении составляются сводные контрольные цифры по всем организациям, входящим в систему Министерства морского и речного флота и представляются в Государственный плановый комитет при Совете Министров С.С.С.Р. Здесь обычно в контрольные цифры вносятся изменения. Объемные показатели работы устанавливаются уже в соответствии с определившимися, исходя из общегосударственных задач цифрами, а расходная часть контрольных цифр /контингенты, денежные средства, материалы, оборудование и т.д./ устанавливаются исходя из минимальных ассигнований. Как правило, в С.С.С.Р. при планировании имеет место резкое несоответствие между объемом работы и ассигнованиями для обеспечения выполнения заданного объема работы. Это несоответствие выражается в очень сильном занижении ассигнований против потребных согласно объему работы.

Окончательно утвержденный годовой план разверстывается планово-экономическим управлением Министерства между Главными управлениями, а последние в свою очередь разверстывают план между организациями и предприятиями, входящими в системы Главков.

В разделе плана "перевозки" указываются направления перевозок и виды грузов с разбивкой объема перевозок по кварталам и месяцам.

На основании этого плана плановый отдел Волго-Донского пароходства дает планы районным управленим, портам, предприятиям и прочим организациям.

-90-

ИСТОЧНИКИ РАЗРАБОТКИ ДОКУМЕНТА ПО ВОЛГО-ДОНСКОМУ КАНАЛУ

В качестве источников для разработки документа о Волго-Донском судоходном канале мной использованы:

- 1/ Газеты "Речной транспорт" за 1952 год,
- 2/ Газеты "Морской флот" за 1952 год,
- 3/ Газеты "Водный транспорт" за 1953 год /часть номеров/,
- 4/ Журналы "Морской флот" за 1952 год,
- 5/ Газеты "Правда" за 1953 год,
- 6/ Газеты "Известия" за 1953 год,
- 7/ Журналы "Огонек" частично за 1952 год и частично за 1953 год.
- 8/ Брошюра "Великие сооружения Сталинской эпохи", изданная в 1951 году.

Все сведения были мной из литературы выбраны, систематизированы и обработаны с учетом знания мной характера работы водного транспорта С.С.С.Р. и географии бассейна рек - Волги и Дона.

Кроме того, мной принимались во внимание сведения, полученные в период работы в Советском союзе от руководящих работников речного и морского флота.

=+==+==
=+==+
=+=
=